Mai/Juni 1980 · 27. Jahrgang
Heft 3
Offizielles Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.V.

NEUE AUTOS · VERKEHR · POLITIK · REISEZIELE · RECHT

ACE Lenkrad



Jetta oder Kadett, wer ist vorn?

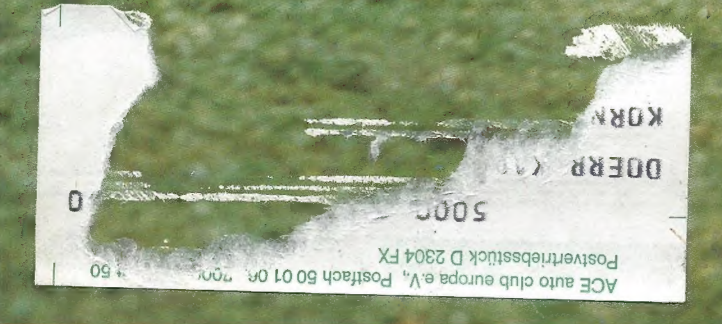
Seite 14

Prüfen Sie Ihr Wissen: Erste Hilfe – aber wie?

Seite 65

Nicht alles Reisegepäck ist versichert

Seite 100



ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE auto club europa e.v., Vorsitzender: Ludwig Gosepath

Verlag:
ACE-Verlag GmbH, Geschäftsführer: Dieter Fabig Werner Schüßler

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer. Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier. Ständige Mitarbeiter: Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier. Recht: Wolfgang Vogt. Fotos: Hans-P. Feddersen.

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50, Telefon: (07 11) 50 67-1, Telex: 07 254 873, Telefax: (07 11) 50 67-236

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Tel. (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 16 vom 1. 1. 1980

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Die Zustellung erfolgt ohne Erhebung einer besonderen Bezugsgebühr. Auflage 504 500

inhalt

TEST/TECHNIK

WIRTSCHAFT

VERKEHR

MEDIZIN

ACE AUTO CLUB EUROPA

RECHT

REISE/FREIZEIT

*

Titelfoto: Hans-Peter Feddersen

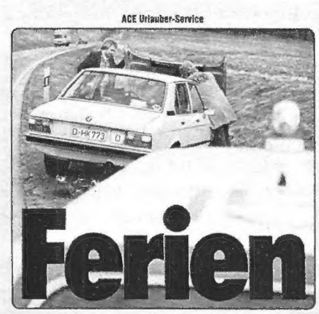


Kommt in Kürze der Allrad-Antrieb für größere Personenwagen? Seite 8



Mofa-Fahrer werden jetzt geprüft! Wie und warum? Seite 44

ACE-Mitglieder können sich auf ihren Club verlassen. Wo und wie er hilft steht in einem Sonderteil ab Seite 55.





Mit den Sorgen der Rollstuhlfahrer beschäftigen sich jetzt auch Studenten und Autofirmen. Seite 74



Parken Sie immer nach Vorschrift? Wir haben einige „Sünder" fotografiert. Vielleicht erkennen Sie sich wieder? Seite 118

Lieber Lenkrad-Leser

Auto und Umwelt – das heißt: Auto und wir

Die Konferenz der Umweltminister hat den Umwelttag 1980, der einem Beschluß der Vereinten Nationen zufolge seit 1972 alljährlich am 5. Juni begangen werden soll, unter das scheinbar so aktuelle Thema „Auto und Umwelt" gestellt.

Wer über das Motto des Umwelttages nachdenkt, wird fragen dürfen, warum der hier festgeschriebene Zusammenhang „Auto und Umwelt" erst 1980 manifestiert worden ist.

Und wer die bisherigen Veröffentlichungen über den Umwelttag verfolgt hat, mag sich wundern, warum ein ganz spezieller Gesichtspunkt dieses Themenkomplexes, der sogenannte „Autofreie Sonntag" so breiten Raum einnimmt – und andere Auto-Umwelt-Probleme weit nach hinten drängt.

Man sollte von einem Autoclub nicht verlangen, daß er seine Mitglieder dazu aufruft, an diesem 8. Juni den Wagen stehen zu lassen. Solche Aufrufe sind Sache der Politiker; sie werden am besten die Chance solcher Aufrufe beurteilen können. Schon mehren sich die Stimmen, die in einem freiwilligen Verzicht auf das Auto an diesem Umwelttag ein deutliches Zeichen eines gewandelten Umweltbewußtseins sehen: Autofahrer, bleib an diesem Wochenende zu Hause – eine Zeigefinger-Politik, die am Kern des Problems, wie ich meine, vorbeideutet.

Wer autofrei bleiben wollte, konnte dies schon immer tun. Als Autoclub der Arbeitnehmer müssen wir darauf hinweisen, daß für viele unserer Mitglieder solche Mahnungen recht zwiespältig klingen können: Dann nämlich, wenn das Geld für das immer teurer werdende Auto, für seinen Unterhalt, für die Reparaturen gerade von Montag bis Freitag reicht.

Ich fürchte, daß die Diskussion um den autofreien Sonntag, die mit einem gewaltigen publizistischen Aufwand geführt wird,



andere, ernstere Probleme der Auto-Umwelt verdrängt. Und mir wäre es lieber, wenn man das Problem ein wenig ehrlicher anginge.

Das Auto und seine Umwelt, das muß doch mehr sein als bloß ein pseudo-freiwilliges Verzichtspiel an einem möglicherweise langen Wochenende. Gehören zur Umwelt in allererster Linie nicht die Menschen? Muß unser Umweltbewußtsein sich nur noch in Benzinverbrauchs-Prognosen oder in Emissionskatastern dokumentieren?

Es ist doch sicher nicht abzustreiten, daß die maßlose Verteuerung des Automobils für alle, die darauf angewiesen sind, ein Benutzungsregulativ darstellt, mit dem wir nie gerechnet haben.

Wie lange es noch zumutbar ist, diese Daumenschraube weiterzudrehen, wage ich nicht vorherzusagen. Man muß aber damit rechnen, daß jede weitere Drehung – und erfolge sie noch so langsam – eine Behauptung in Frage stellt, die immer wieder von neuem vorgetragen wird: „Das Auto ist ein Stück Lebensqualität" – auch wenn da und dort der Lack abblättert oder Dellen den strahlenden Glanz als Irrlicht zeigen.

Wer die Dinge so sieht, der muß zugeben, daß das Auto in einer Umwelt verkehrt, die ihm zunehmend weniger Spielraum läßt: Da sollen weniger Straßen gebaut werden, um den Landschaftsverbrauch zu schonen – und schon sieht die Baubranche Arbeitsplätze gefährdet. Dort soll das Auto sonntags einfach stehenbleiben – und schon wehrt sich die Freizeitbranche, weil sie nur noch halb soviel zu tun hat oder gar in Existenznot gerät, wie so manches Wirtshaus beim letzten Fahrverbot.

Die mit recht gewaltigen Argumenten geführte Diskussion um den Umwelttag und seine Begleit-Aktion „Autofreier Sonntag" ist ein weiteres Beispiel für unsere etwas defekte Auto-Umwelt: So, wie viele Autofahrer allzulange über Radfahrer gelacht haben, so werden jetzt die Autofreien über Autofahrer spotten, sie der Unvernunft, der Starrsinnigkeit, der Lobby-Hörigkeit bezichtigen.

Darüber wird ein viel ernsteres Umweltproblem weit in den Hintergrund gedrängt: Das Auto zieht schlimme Schicksale nach sich, produziert Unfälle, Schwerverletzte, Tote. Das Auto? Doch wohl eher der Mensch, der nicht mit ihm fertig wird, der von ihm verführt wird.

Ich meine, wir sollten nicht alles, was es zum Thema Auto und Umwelt zu sagen gibt, mit der wirklichkeitsfremden Elle des autofreien Sonntages messen. Das Auto ist aus unserer Umwelt nicht mehr wegzudenken. Wir müssen aber endlich lernen, uns mit dem Auto unsere Umwelt zu erhalten. So gesehen kann der Umwelttag eine ganz vernünftige Veranstaltung werden. Auch für Autofahrer.

L. Gosepath

Ludwig Gosepath
Vorsitzender des ACE

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa

Leser schreiben

Sicherheit beim Gurt

Das Kern-Liebers-Automatikschloß für Sicherheitsgurte kenne ich zwar noch nicht und ich bin der Meinung, daß es wohl noch eine Weile dauern wird, ehe sich so mancher an die Sache heranwagt. Viel wichtiger erscheint mir persönlich – und bei all unseren Vorschriften und Bestimmungen hat es der Gesetzgeber sträflich versäumt –, ein einheitlich zu öffnendes Schloß zu entwikkeln, welches sich bei allen Gurtsystemen an ein und derselben Stelle befindet. Bei meinen Dienstfahrten muß ich deshalb des öfteren eingreifen, um meine Vorgesetzten beim Aussteigen zu „entgurten".

Was machen diese Leute in einem Fremdwagen in einer Notsituation?

Andreas Zahneißen
Bamberg

Simca 1308 S

Ein paar Bemerkungen zum Thema „Lada" von einem, der keinen Lada fährt:

Im November 1977 habe ich mir einen neuen Simca 1308 S gekauft. Preis 14000 Mark minus die jahreszeitlichen 10 Prozent = 12600 Mark. Nach zwei Monaten brachte die Firma einen neuen Typ heraus, den Horizon. Die 1308-Baureihe versank publizistisch in der Versenkung, ebenso der Wiederverkaufswert. Das Auto selbst ist trotz Journalistenlobs mit unbegreiflichen Mängeln behaftet: Der Haubenzug ist zweimal erneuert worden, trotzdem klemmt die Haube. Die Lenkung ist mehr als hakelig. Fällt der Luftdruck in den Vorderreifen nur um 1/10 atm, läßt sich das Auto selbst von einer kräftigen Person im Stand kaum mehr lenken, das Einparken wird zum Trimm-Dich. Es zeigen sich bereits jetzt Rostflecken, Garantie gibt es selbstverständlich nur gegen Durchrostung. Bei 135 km/h ist das Auto schon verdammt laut, dafür zeigt der Tacho zehn km/h mehr an. Daß ich bei meinem Auto mit gezogenem Choke den ersten Gang nicht reinkriege, kann offenbar keine Werkstatt beheben.

Gewiß: Kleinigkeiten, die bei jedem Auto auftreten können. Und die Vorzüge des Autos seien nicht geleugnet. Trotzdem: Wenn ich solchen Ärger für 4000 Mark weniger haben kann, warum eigentlich nicht.

Richard Benze
Bonn

Nepp im Urlaub

In Luino am Lago Maggiore wollte ein italienischer Wirt von mir statt 4800 Lire oder zehn Schweizer Franken konsequent 15 der offensichtlich verhaßten Schweizer Franken. Die Polizei gab mir nur den Rat, in Lire zu bezahlen. Das machte ich dann auch, nachdem mir die Wirtin eines anderen Lokals 20 Schweizer Franken zu dem üblichen Kurs von 1000 Lire für einen Schweizer Franken eingetauscht hatte.

Der Nepp-Wirt wollte mich warten lassen, lief mir aber dann nach und gab das Geld zurück als er merkte, daß ich meine Schritte wieder zur Polizei lenkte. Er bekam dann auch noch Ärger mit seiner Senora, die mit seinen Praktiken offensichtlich nicht einverstanden war. Unverständlich ist allerdings das negative Verhalten der Polizei, die dort anscheinend ihr Stammlokal hat. Nur so ist es zu erklären, daß ein Polizist als Gast auf einmal nicht mehr deutsch konnte, obwohl er vorher dolmetschte.

Hans Fisch
Schongau

Spenden für Alkoholkranke

Ihre Anregung, für die „Anonymen Alkoholiker" zu spenden, ist zwar sehr gut gemeint, aber die AA nimmt keine Spenden an. Das würde gegen ihre Statuten verstoßen. Wir sind bei der AA, gleichzeitig sind wir auch Mitglieder bei dem Deutschen Guttemplerorden, Hamburg. Diese Organisation und auch verschiedene kirchliche Verbände nehmen gerne Spenden an, um ihre Arbeit in den eigenen Krankenhäusern und Heimen zum Wohle der Alkoholkranken zu unterstützen.

H.-J. Z.
Hamburg

Fahrgemeinschaften

Angeregt durch Ihren Artikel zu den Fahrgemeinschaften habe ich einen Aushang in unserer Dienststelle (Finanzamt Wetzlar) veranlaßt. Unser Personalrat und die Geschäftsstelle standen der Idee aufgeschlossen gegenüber und genehmigten den Aushang auf den für amtliche Bekanntmachungen vorgesehenen Schwarzen Brettern in sämtlichen Dienststellen.

Die Aktion wurde von einigen Kollegen zunächst belächelt, führte dann aber doch dazu, daß eine geplante Fahrgemeinschaft verwirklicht und eine Fahrgemeinschaft neu gegründet wurde. Gemessen an der Gesamtzahl der Bediensteten ist dies zwar ein bescheidenes Ergebnis, ich nehme aber stark an, daß die Aktion mit den weiter steigenden Benzinpreisen noch erfolgreicher wird.

Autofahren kann auch weiterhin Spaß machen, wenn man nur die unnötigen Kosten reduziert. Alleine zur Arbeitsstelle zu fahren verursacht nach meiner Überzeugung überflüssige Kosten.

Reinhard Meyer
Braunfels

Fahren in Frankreich

In Heft 1/80 berichten Sie unter dem Titel „Autobahn oder Route National" über französische Straßen. Lassen Sie mich einige Bemerkungen aus jahrelanger Fahrpraxis Würzburg – Paris und zurück machen: Die Autobahnen sind im allgemeinen in Frankreich recht leer (sofern man nicht mit Ferienbeginn auf der A6 nach Süden fährt). Ein nicht zu unterschätzender Sicherheitsfaktor.

Dem steht auf der Strecke nach Paris die Langweiligkeit der Trasse entgegen, vor allem in der Champagne. Außerdem verlängert sich die Strecke nach Paris um etwa 50 km. Manchmal sollte man die Landstraße fahren, sie ist abwechslungsreicher und regt eher zum Stop an. Außerdem: Wer ein Vielfahrer ist, kennt bald jede Ecke und manche Stücke sind ebenfalls vierspurig ausgebaut.

Da das Benzin in Frankreich erheblich teurer ist, lohnt ein Tankstop in Saarbrücken zum Volltanken. Geschwindigkeitssünder werden verfolgt, im Bereich Metz werden auch mit Zivil-Fahrzeugen Autobahnen überwacht. Für Vielfahrer gibt es eine Abonnementskarte der Gesellschaft APEL mit 30 Prozent Ermäßigung.

Übrigens: Es muß Route Nationale heißen, da Route feminin ist.

Wolfgang Otto Hugo
Würzburg

Zu dritt geht's billiger

Ich wüßte gerne einmal, wer Ihnen den Scherz von sparsamen Amerikanern ins Ohr gesetzt hat. Eine Stunde Warmlaufenlassen des Motors und Benzinverbrauch von 20 bis 25 l auf 100 km für Mittelklassefahrzeuge sind normal. Alle Wege über 500 m werden mit dem Auto zurückgelegt. Deshalb gibt es auch kaum Bürgersteige.

Ulrich F. Sutholt
Denver/Col.

DDR vergessen?

In Heft 2 wurden sehr sinnvolle Hinweise für Reisen „ohne Sorgen ins Ausland" gegeben. Leider tauchte in keiner der Tabellen die DDR auf, die doch ein vielbesuchtes Reiseland ist und durchaus empfehlenswerte Urlaubsmöglichkeiten bietet. Auf der Telefonkarte (S. 87) war die DDR gar ein weißer Fleck wie Island. Und auch unter den Auslandsvertretungen fehlte als einziges europäisches Land die DDR.

Die konservative Springer-Presse schreibt die DDR immer noch in Anführungszeichen. Aber für die gewerkschaftliche Lenkrad-Redaktion scheint sie überhaupt nicht zu existieren.

Hier ein Nachtrag zur Rubrik „Wenn Sie Hilfe brauchen": Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in der DDR, DDR-1040 Berlin, Hannoversche Straße 30, Telefon 2 82 52 61.

Helmut Lölhöffel
Berlin

Anmerkung der Redaktion:

Wir wollten die DDR nicht ignorieren, da jedoch für Reisen in und durch die DDR besonders umfangreiche Vorschriften gelten, haben wir auf Seite 86 darauf hingewiesen, daß hier das Gesamtdeutsche Institut in Bonn und das Bundesministerium für Innerdeutsche Beziehungen in Bonn-Bad Godesberg informieren.


D-UY 707

Die Neue S-Klasse.

Zukunftsweisende Technik – zeitgemäße Wirtschaftlichkeit.

Weltweit steigt der Bedarf an geräumigen und leistungsfähigen Reiselimousinen. Mercedes-Benz baut diese Langstrecken-Fahrzeuge mit hohem Gebrauchsnutzen. Seit Jahren geht es um zunehmend sichere und umweltfreundliche Automobile. Mercedes-Benz ist hier ein gutes Stück voraus. Aber jetzt heißt es, Fahrzeuge mit sinnvoll erweitertem Nutzen bei geringerem Energiebedarf zu bauen.
Unsere Antwort auf diese Frage der 80er Jahre: Die Neue S-Klasse von Mercedes-Benz.

Bisher war ein Mehr an Auto zugleich immer ein Mehr an Gewicht, Größe und Verbrauch. Diese Regel ist durchbrochen. Mit der Neuen S-Klasse gibt es erstmals Serienfahrzeuge, die weniger Energie verbrauchen: durch weniger Luftwiderstand und Gewicht. Sie entlasten den Menschen durch mehr Sicherheit und Fahrkomfort.

So erzielt die »Technologie der Entlastung« die gleichzeitige Steigerung von individuellem und allgemeinem Nutzen, ohne bisher Erreichtes aufzugeben.

Weniger Energieverbrauch durch weniger Luftwiderstand und Gewicht

Die Neue S-Klasse wurde konsequent nach aerodynamischen Gesetzen geformt. Tiefgezogene Frontpartie, flache Windschutzscheibe, keilförmig ansteigende Linie und zahlreiche neue Detail-Lösungen bringen den drastisch reduzierten Luftwiderstand. Der Luftwiderstandsbeiwert der neuen S-Klasse gehört mit zu den niedrigsten Werten, die heute bei Serienlimousinen erreicht werden. Leichtmetall, hochfeste Bleche, neue Kunststoffe und stabilisierende Materialformen brachten bis zu 280 kg Einsparung. Als Mittelwert der gesamten Modellreihe konnte so der Kraftstoffverbrauch um ca. 10% gesenkt werden.

Die neuen Leichtmetall-V-8-Motoren

Weiter verbesserte 6-Zylinder und die neuen Leichtmetall-V-8-Motoren mit 3,8 und 5,0 Liter Hubraum repräsentieren modernste Technologie. Sie sind sparsamer, umweltfreundlicher und leichter. Gegenüber dem bisherigen 6,9-Liter wiegt der neue 5,0-Liter 134 kg weniger. Der neue 3,8-Liter ist 52 kg leichter als der bisherige 4,5-Liter-Motor. Bereits im mittleren Drehzahlbereich bauen sie die Leistung auf, die für den durchschnittlichen Fahrbetrieb voll ausreicht.

280 S	Reihen-6-Zylinder	2746 ccm	115 kW (156 PS)
280 SE/SEL	Reihen-6-Zylinder	2746 ccm	136 kW (185 PS)
380 SE/SEL	V-8-Zylinder	3818 ccm	160 kW (218 PS)
500 SE/SEL	V-8-Zylinder	4973 ccm	177 kW (240 PS)

Die V-8-Fahrzeuge haben serienmäßig eine neue 4-Gang-Automatic: für bessere Beschleunigung und weniger Verbrauch.

Weniger Gewicht, aber mehr Sicherheit, Komfort und Qualität

Die Neue S-Klasse als neuer Maßstab für Sicherheit – z. B. durch neuartig gestufte Knautschzone, flexible Stoßfänger, Flankenschutz, individuell einstellbare Gurte vorn, versenkte Scheibenwischer.

Mehr entlastender Komfort: z. B. durch bessere Nutzung des Innenraums, verlängerten Radstand, weiter verbesserte Achsen, neu gestaltete Sitze. Die neue Heizmatic, die konstant die eingestellte Temperatur hält. Separaten Frischluftkanal für den Fond, umfassende Geräuschdämpfung, doppelte Schalltrennwand zum Motor, doppelte Türabdichtung.



Gesteigerte Qualität und Lebensdauer: z. B. durch hochwertige rostgeschützte Stahlbleche, Auspuffteile aus Edelstahl, Radkästeneinsätze, Hohlraumkonservierung und die neuen 20.000-km-Service-Intervalle.

Ein Mercedes, den die Zeit verlangt

Größtmögliche Sicherheit, entlastender Komfort und hohe Leistungsreserven vereinen sich in den neuen Fahrzeugen wieder in unübertroffener Ausgewogenheit. Die Reiselimousinen der Neuen S-Klasse weisen darüber hinaus einen neuen Weg im Automobilbau. Sie überwinden die bisherige Unvereinbarkeit von weniger Energieverbrauch und gesteigertem Fahrzeugnutzen.

Somit repräsentiert die Neue S-Klasse in einem neuen Sinn die Spitze internationaler Fahrzeugtechnik.



Kleine Schritte auf allen Vieren

Antrieb der Zukunft im Audi Quattro?

„Ein schnee- und eisverkrusteter Hohlweg irgendwo in Österreich: Die Steigung dürfte in der Kurve zwölf Prozent übersteigen und immer noch drehen die Räder nicht durch". So schildert Peter Klinkenberg in der „Frankfurter Rundschau" seinen Testeindruck mit dem Audi Quattro. Er brauchte dabei nur noch einen Satz, um mit journalistischer Exaktheit aufzuzeichnen, was hinter dem Schlagwort „Vorteile des Vierradantriebs" steckt: „Das Auto rutschte nicht, selbst Anfahren auf dieser Strecke, ruckartiges Beschleunigen oder sonstige Tricks konnten den Audi Quattro nicht zum Durchdrehen bringen."

Unser Testwagen war ähnlich überzeugend: Auf einer steilen, feuchten Wiese, wo normalerweise alle Autos, selbst sogenannte Geländewagen, ihre Probleme zeigen, marschierte es anstandslos und ohne Leistungsverlust bergauf.



Was die Audi-NSU-AG in Ingolstadt mit dem 50 000-Mark-Quattro, von dem noch bis Jahresende 800 Stück gebaut und auch verkauft sein sollen, anbietet, ist die Dokumentation einer vielleicht zukunftsweisenden Technik. Heute, wo man mit bestem Material und verfeinerter Konstruktion das jahrzehntelange Prinzip des Allradantriebes in großserienreifer Fertigungsqualität und Machbarkeit entwickelt hat, werden die objektiven Vorteile des Allradantriebes auch für den Normalkunden plötzlich interessant.

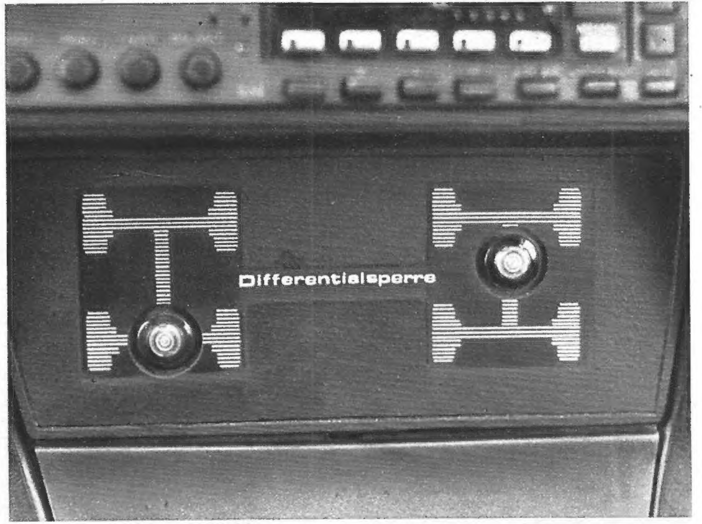
Ich muß zugeben: „Was soll der Vierradantrieb für den Alltagsfahrer?“, habe ich mich gefragt, als die ersten Meldungen über diese Entwicklung geschrieben wurden. Denn: immer mehr bedeutet Autofahren ja wohl den fast täglich teurer werdenden Versuch, Entfernungen, die man uns immer mehr und häufiger aufzwingt, zu den Zeiten, die uns am genehmsten sind, zurückzulegen.

Besser zu bremsen

Autofahren wird aber immer kritischer beobachtet und es gibt immer mehr Menschen, die meinen, denjenigen, der ein Auto besitzt, auch dafür noch bestrafen zu müssen. In einer derart verunsicherten und durch ungeniertes, loses „Dahingequatsche“ ständig beeinflußten Umwelt, muß sich jeder Autofahrer zunächst veralbert vorkommen, wenn ihm an einem 50000-Mark-Auto demonstriert wird, was noch alles in dem Kapitel Antriebstechnik drinsteckt. Da setzen immer mehr Leute ihre große Hoffnung auf ständig verbesserte Bremsen und sind nicht bereit, elementar-physikalische Grundsätze zu beachten, wären aber andererseits glücklich, sie könnten für 1000 Mark Aufpreis ein Anti-Blockier-System erwerben. Daß der Vierradantrieb auch eine bessere Bremswirkung ermöglicht, ist in den letzten Jahren fast vergessen worden und hatte nur konstruktionstheoretischen Wert.

Seit es den Audi Quattro gibt, kann man buchstäblich „erfahren“, wie gut sich ein allradgetriebenes Auto im Alltag fährt, beschleunigt und bremst – und dies bei allen Fahrbahnzuständen.

Natürlich wird nur ein ganz exklusiver Kundenkreis, also jene Leute, die sich bisher die teueren Porsche gekauft haben oder die zu ihrem dritten und vierten Auto noch ein fünftes brauchen, oder die Gruppe der extrem sportlich Eingestellten zulangen (können), wenn es um dieses Auto geht. Aber: Wer eines Tages einen Audi kauft, kann damit rechnen, daß eine dann hoffentlich ziemlich preiswerte, abgewandelte Lösung des Vierradprinzips auch in neueren Audi-Modellen erscheinen wird.



Welches Differential gesperrt ist, zeigen zwei kleine Kontrolleuchten im Armaturenbrett

Beim Audi Quattro hat man, fleißig in den Baukasten der gängigen Serienmodelle 80, 100 und 200 greifend, zusammengestellt, was heute machbar war. Man hat kurzerhand zwei Vorderachsen genommen und die andere einfach verkehrt herum eingebaut. Daß die Karosserie dabei nicht sonderlich attraktiv geworden ist, mag verziehen werden, man gewöhnt sich an alles und es ist besser, die Technik ist gut, als wenn nur das Blech schön ist.

Besser zu fahren

Ein Vierradantrieb schaltet die prinzipbedingten Nachteile eines Vorder- oder Heckantriebes aus. Da immer alle vier Räder unter Kraftschluß stehen, kann es keine unangetriebenen Räder geben. Ein Beispiel: Wer mit einem Frontantriebler etwas zu schnell in eine Kurve reinfährt, wird gewöhnlich ein Übersteuern merken, also beobachten, daß das Fahrzeug über das kurvenäußere Vorderrad nach außen will. Das Gegenbeispiel: Beim klassischen Heckantrieb kennt man die Gefahr, daß der Wagen über das kurvenäußere Hinterrad nach außen drücken möchte. Der Fahrer korrigiert solche Erscheinungen meist unbewußt und quasi automatisch durch entsprechendes Reagieren mit der Lenkung.

Zur Technik: Der 2144-ccm-Motor ist ein Fünfzylinder mit modifiziertem Turbolader, die Verdichtung liegt bei 1:7,0. Die Maschine leistet 147 kW/200 PS bei 5500 U/min und hat bei 3500 U/min das maximale Drehmoment von 285 Nm. Superbenzin ist erforderlich. Der DIN-Verbrauch schwankt zwischen 7,9 Liter (bei 90 km/h), 10,4 (bei 120 km/h) und 15,7 Liter auf 100 km (in der Stadt). Was das Auto im Geländebetrieb braucht, war nicht zu erfahren. Leer wiegt es 1290 kg, das Gesamtgewicht wird mit 1760 kg angegeben.

Im kleinen Kofferraum liegt links ein schmales Notrad. Fotos: Feddersen

Wie der Audi 200 hat auch der Quattro auf der Fahrwerksbasis des Audi 80 ein Fünfganggetriebe, daran angeflanscht ist das Differential zur Verteilung der Kraft auf die Vorderachse und Hinterachse. Beide Differentiale lassen sich über leicht zu bedienende Drahtzüge, die auf dem Rahmentunnel sitzen, einzeln sperren. Anders als etwa im Daimler-Benz-Geländewagen läßt sich der Allradantrieb nicht ausschalten.

Kleiner Kofferraum

Der Kofferraum ist klein, wenn man die Maßstäbe für eine Fünf-Personen-Reise-Limousine anlegt. Ein kleines Notrad spart Gewicht und Platz und deutet eine vernünftige Entwicklung an: Warum muß eigentlich ein Reserverad mitgeschleppt werden? Im Pannenfall täte es ein Notrad genauso. Wer meint, hier sei eine Außenseiter-Entwicklung zu hoch gelobt worden, der möge sich gedulden: Selbst nach nur rund 40 Probe-Fahrkilometern mit dem Quattro sind wir davon überzeugt, daß seine Straßenlage einsame Spitze ist. Die auf die Räder wirkenden Kräfte des Vortriebs (oder umgekehrt beim Gaswegnehmen die Motorbremskräfte) werden gleichmäßig zu je einem Viertel auf alle vier Räder verteilt. Das Fahrzeug gewinnt Stabilität – die Zeiten, wo das jeweils unbelastete Radpaar zum Schwänzeln neigte, sind vorbei.

Wann kommt die große Serie?

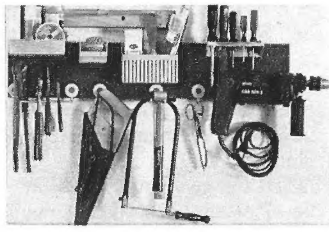
Daß die Ingolstädter eine sehr filigrane technische Lösung präsentierten, die eines Tages auch in eine Großserie montiert werden könnte, umschreibt den Stellenwert der Quattro-Entwicklung: Nach Erfahrungswerten der Ingolstädter Versuchsabteilung spart der Vierradantrieb auch Reifen – man kam im harten Einsatz auf 30 Prozent längere Laufstrecken, was einleuchtend klingt, weil der Antrieb durch die Umverteilung der Leistung auf alle vier Räder ja geringer sein muß. Zudem: Man wird auch im Regelfall auf spezielle Winterreifen verzichten können – und die kosten heute schon samt Felgen bis zu 1500 Mark und damit vielleicht den halben Preis der Mehrkosten für ein Serien-Allrad-Antriebs-Auto aus dem Hause Audi. eba



ausprobiert ...

Werkzeug an der Wand

Wer hat sich nicht schon darüber geärgert, daß bei der Suche nach Schraubenzieher, Hammer, Nägeln oder was es auch sein mag, eine Menge wertvoller Frei- sprich Heimwerkzeit vergeudet wurde. Eine gute und elegante Lösung dieses Problems bietet die Firma Gardena mit dem „Gardena Clip-Board-System" an. Eine Lochplatte aus Stahlblech wird hierbei an der Wand befestigt. In die Löcher lassen sich 16 verschiedene Einzelelemente „clipsen". Haken, Gerätegabeln, Bügel, Stielhalter, Abla-



gen und Schraubenschlüsseleinlagen sind einige dieser einzeln käuflichen Ordnungshüter, die durch einen einfachen Daumendruck befestigt und durch einen Schraubenzieherdreh wieder gelöst werden. Das Heimwerker-Set kostet 38,80 Mark (unverbindliche Preisempfehlung). Hersteller: Gardena Kress + Kastner GmbH, Postfach 2747, 7900 Ulm

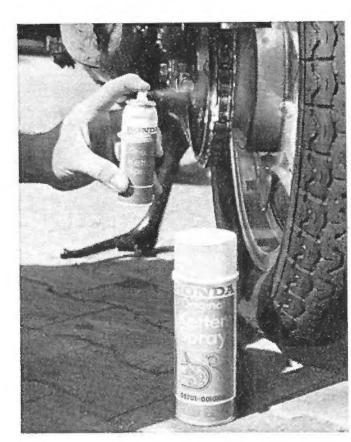
... und empfohlen

Zusatzscheinwerfer von Bosch

Unter dem Namen „Pilot" hat Bosch eine neue Baureihe von Zusatzscheinwerfern auf den Markt gebracht. Die „Pilot"-Scheinwerfer besitzen ein robustes Kunststoffgehäuse.



Sie werden als Fern- und Nebelscheinwerfer geliefert. Der runde Scheinwerfer hat 140 mm Durchmesser, die Lichtaustrittsfläche des rechteckigen Scheinwerfers beträgt 145 x 85 mm. Preise: rund, etwa 22 Mark; rechteckig, etwa 29 Mark.



Kettenspray für unterwegs

Gerade für den Motorradfahrer ist Platz enorm wichtig, besonders auf Reisen. Die Firma Honda hilft mit einem Kettenspray-Set Raum sparen. Das Set besteht aus einer großen 400 ml Dose einer 80 ml Babypackung sowie einem Umfüllventil. Die kleine Dose kann also fünfmal wieder aufgefüllt werden, außerdem kann man die große Dose auch einzeln kaufen. Das Kettenspray besitzt gute Haft- und Kriecheigenschaften und ist bei Honda-Vertragshändlern erhältlich. Vertrieb: Honda-Deutschland, 6050 Offenbach. Preis: 19,50 Mark.

... und empfohlen

Elektrokasten

Wer ein Auto besitzt, bei dem die Elektrik Schwierigkeiten macht, und wer zudem handwerklich begabt ist, der tut gut daran, nicht nur die obligatorischen Autosicherungen mit sich zu führen, sondern auch Quetschverbindungen mit der dazugehörigen Quetschzange. Das Großversandhaus Quelle in Fürth hat jetzt einen Blechkasten mit verschiedenen Quetschverbindungen, Zange und Sicherungen auf den Markt



gebracht. Kostenpunkt: 30 Mark. Geeignet jedoch nur für jemanden, der ein wenig über die Elektrik seines Wagens Bescheid weiß. Vertrieb: Quelle-Versand, Fürth.

... und empfohlen

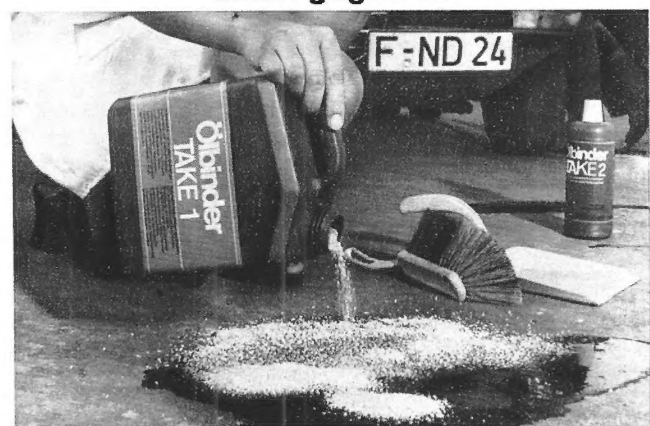
Leuchtschraubenzieher mit Faseroptik

Der neue Leuchtschraubenzieher „Afton" von der Firma Arrowlite ist vermutlich das erste in der Hand zu haltende Werkzeug, bei dem mit Hilfe von Lichtleitfasern die zu bearbeitende Stelle direkt beleuchtet wird.

Vier Lichtleitfasern richten das Licht genau und ohne Streuverlust auf Klingenende und Schraubenschlitz. Die Glühlampe und zwei Batterien sind in dem kräftigen Kunststoffgriff untergebracht. Die Schraubenzieherklinge besteht aus hochqualitativem Werkzeugstahl und ist an der Spitze 7 mm breit. Lichtfasertechnik wurde bislang vornehmlich in der Fernmelde- und medizinischen Technik verwendet. Weitere Werkzeuge mit Lichtfaseroptik sind gegenwärtig in der Entwicklung.

Hersteller: Arrowlite Tools Ltd. Norwich House, 13 Southampton Place, London WC1A 2AY, England. Vertrieb: Kaufhäuser, Tankstellen, etc.

Mittel gegen Öl



Ärger mit Ölflecken – Für viele unbekannt, doch so mancher Autobesitzer klagt über Öl in der Garage. Auch im Heizungskeller kann es schon mal zu Ölflecken kommen. Ölbinder können frische, also noch flüssige Öle und Fette beseitigen. Die Wirkung des feinkörnigen Mittels Take 2 ist verblüffend gut, besser als Sägemehl. Hersteller: TA-KE GmbH, Trumppstraße 2, 8000 München 50, Preis: Take 1: 5,30 Mark für 1,35 kg-Kanister; Take 2: 5,30 Mark für 1 Liter.

... und empfohlen

Neues Schutzwachs für altes Problem

Rostgefährdet sind außer Unterboden und Karosseriehohlräume auch die Falze, die durch die Umbördelung des Blechs an den Innenseiten aller Autotüren, Heckklappen, Motorhauben und Kofferraumdeckel vorhanden sind. Das beweisen viele Fahrzeuge, die an diesen Falzen bereits deutliche Roststellen aufweisen. Bei ausbleibenden Gegenmaßnahmen breitet sich der Rost weiter aus und unterrostet den Lack der anschließenden Flächen.

Mit dem neuen Teroson-Schutzwachs ist Falz- und Flächenrost an Hauben, Motor- und Kofferräumen, Türinnenkanten einschließlich Scharnierträgern und Einstiegen leicht zu verhindern, denn das transparente Konservierungsmittel braucht nur auf die gefährdeten Bereiche aufgesprüht zu werden. Es bildet einen fest haftenden, plastischzähen und nahezu farblosen Film, der wasserabstoßend und rosthemmend ist. Das in der Industrie bewährte Rostschutzmittel gibt es für die Anwendung am Auto in Sprühdosen mit 300 ml Inhalt.

Hersteller: Teroson, Heidelberg

Vertrieb: Zubehörhandel, Werkstätten, Tankstellen, Eisenwaren- und Heimwerkerbedarfshandel, Kaufhäuser, Verbrauchermärkte.

Von nichts kommt nichts.

Die Erschließung des Nordsee-Öls hat bis heute 60 Milliarden Mark gekostet.

Niemand bezweifelt heute, daß die Entscheidung für Milliarden-Investitionen in der Nordsee notwendig und richtig war.

Schließlich fördern inzwischen rund 50 große Plattformen Nordsee-Öl, sorgen Unterwasser-Pipelines für den reibungslosen Öl- und Gas-Transport, hat das Nordsee-Öl 1979 schon 14 Prozent des deutschen Bedarfs decken können.

Die Schwierigkeit ist nur, daß Entscheidungen bei der Suche nach Öl und Gas getroffen werden müssen, ohne das Ergebnis vorher zu kennen.

So begann die Arbeit in der Nordsee schon Anfang der 60er Jahre, rund 10 Jahre vor der ersten Ölkrise. Daß sie erfolgreich war, ist heute unser aller Glück. Über so manches andere, ursprünglich mit ebenso großen Hoffnungen begonnene Projekt spricht niemand mehr.

Wer etwas für die Sicherung der Energie-Versorgung tun will, muß bereit sein, solche Risiken zu tragen. Und das geht nur auf solider geschäftlicher Basis. Ohne Gewinne wären die Beteiligten kaum in der Lage, weitere 100 Milliarden in der Nordsee zu investieren, um die Förderung bis 1985 noch einmal zu verdoppeln.

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.



ACE Lenkrad

auto nachrichten

Kinder im Auto unzureichend geschützt

Viele Eltern sind sich über die Gefährdung ihrer Kinder in Kraftfahrzeugen nicht ausreichend im klaren. Obwohl auch im Jahre 1979 nach Angaben des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) wieder rund 20000 Kinder unter 15 Jahren als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen verunglückt sind, gaben über 60 Prozent der im Auftrag des DVR vom Institut für Demoskopie Allensbach befragten Eltern zu, daß in ihren Autos unzureichend oder überhaupt nicht für die Sicherheit der Kinder gesorgt ist.

41 Prozent der Ende 1979 Befragten, die öfter Kinder unter zwölf Jahren im Auto mitnehmen, erklärten, daß ihr Wagen weder mit Kindersitzen, Kindergurten oder Babyliegen noch mit Kindersicherungen an den Türen ausgerüstet sind. Am ehesten ist nach Angaben des Verkehrssicherheitsrates

60 Prozent der Eltern gestehen Mängel ein

den Eltern wohl die Gefahr bewußt, die von dem unbedachten und spontanen Verhalten der Kinder selbst ausgeht: 39 Prozent treffen dagegen Vorkehrungen durch Kindersicherungen an Autotüren. Dagegen sind Kinder den Gefahren, die von plötzlichen Bremsmanövern oder Unfällen ausgehen, oft völlig ungeschützt ausgeliefert.

Kindersitze im Auto hat nur etwa ein Viertel der Eltern angebracht. Anschnallgurte für Kinder können sogar nur 19 Prozent vorweisen.

Am besten ist noch für die Einbis Zweijährigen vorgesorgt: 86 Prozent der Eltern, die öfter auch Kinder dieser Altersgruppe in ihrem Auto mitnehmen, haben Kindersitze im Wagen. Nur neun Prozent der Eltern von Ein- bis Zweijährigen müssen eingestehen, daß sie über keine Sicherheitseinrichtungen für Kinder verfügen. In nahezu 90 Prozent der untersuchten Fälle stehen entweder ein Kindersitz oder Anschnallgurte für Kinder dieses Alters zur Verfügung, in jedem fünften Fall beides.

Besonders bedauerlich ist es nach Ansicht des DVR, daß rund ein Viertel der Eltern von Drei- bis Vierjährigen keinerlei Vorkehrungen für die Sicherheit ihrer Kinder im Auto getroffen haben. Bei den Eltern von Sechs- bis Neunjährigen steigt dieser Anteil auf 47 Prozent. Nahezu die Hälfte der Eltern ist nach dem Ergebnis der Untersuchung offensichtlich der Meinung, daß eine spezielle Absicherung im Auto überflüssig ist, wenn die Kinder erst einmal das sechste Lebensjahr erreicht haben.

Keine negative Gurtwirkung

Mit einer Sicherheit von 99 Prozent ist das Risiko, bei einem Unfall negative gesundheitliche Folgen auf Grund der Gurtbenutzung im Auto zu erleiden, niedriger als 0,01 Prozent. Das ergab die Auswertung einer Langzeitstudie an über 48000 an einem Unfall beteiligten Gurtträgern in Bayern, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, bei der Universität München in Auftrag gegeben worden war.

Bei einer Analyse von 220 besonders schweren Unfällen, bei denen 179 Menschen schwer verletzt und 42 getötet wurden, zeigte sich, daß bei zwei Drittel der Verletzten der Gurt mit Sicherheit zur Verminderung der Folgen beigetragen hatte. Bei etwa 35 Prozent der Unfallopfer stellte man keine Verminderung fest, sie erlitten Verletzungen, wie sie bei dieser Art des Unfalls wahrscheinlich auch ohne Gurt zu erwarten gewesen wären. Nur in vier Fällen gab es überhaupt Verletzungen durch das Gurttragen, wobei die Wissenschaftler nicht ausschließen konnten, daß ohne Gurt mindestens gleich schwere Verletzungen entstanden wären.

Neuer Ascona von Opel



Wenige Tage nach dem Produktionsjubiläum (2000000 Einheiten) wird die Modellpalette von Opels populärer Mittelklasse-Limousine Ascona um eine Version reicher: Ab sofort ist der Ascona J im Angebot, der sich – wie schon die Zusatzbezeichnung andeutet – vornehmlich an ein junges Käuferpublikum wendet, das aufgrund der Familiengröße das Format eines Mittelklasse-Automobils mit gutem Platzangebot verlangt, gleichzeitig aber schon bei den Anschaffungskosten penibel auf eine entsprechend günstige Preisgestaltung achtet.

Der für nüchterne Rechner konzipierte Ascona J wirkt sachlich: Ein dezenter Streifen unmittelbar unter der Gürtellinie unterstreicht das funktionelle Erscheinungsbild der Karosserie, die aufgrund ihrer attraktiven Linienführung wesentlich zur Beliebtheit des Ascona beigetragen hat. Im Innenraum wurde die J-Version vor allem zugunsten des Komforts mit funktionellen Details angereichert, zu denen auch ein Intervallschalter für die Scheibenwischer mit elektrischer Waschanlage gehört. Die Liste der Extras komplettieren schließlich Halogen-Hauptscheinwerfer, ein umschäumtes Sportlenkrad und Sportfelgen.

So ausgestattet ist der Ascona bereits ab 13065 Mark (unverbindliche Preisempfehlung inklusive Mehrwertsteuer ab Werk) zu haben, wobei der moderne 1,3-Liter-OHC-Motor mit Hydrostößeln (44 kW/60 PS) die Basis-Motorisierung darstellt. Mit diesem Triebwerk bescheidet sich der Mittelklassewagen mit 10,2 Litern Normalbenzin im Stadtverkehr; bei Überlandfahrt fallen bei konstant 90 km/h ganze 7,0 und bei 120 km/h 9,5 Liter an. Sparsam im Klassenvergleich sind darüber hinaus auch alle anderen sechs Motoren des Ascona-Programms, die sämtlich für den „J" auf Wunsch erhältlich sind. Wer will, kann es also unter der Haube auch dieseln lassen oder ein überaus kräftiges Herz bestellen – beispielsweise den 2,0-Liter-Einspritz-Motor mit 81 kW (110 PS), der bei Bedarf eine Beschleunigungszeit von zehn Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h ermöglicht und doch zu den genügsamsten Aggregaten zählt. Mit dem auch von der Ausstattung her vorbildlichen Ascona J erwartet man bei Opel zusätzliche Impulse für das Mittelklassegeschäft, weil er es jungen Käufern relativ leicht macht, die Familie mit einem preisgünstigen Neuwagen zu motorisieren, der dank sparsamer Motoren und anerkannter Zuverlässigkeit auch nach der Anschaffung einen ebenso angemessenen wie vorhersehbaren Faktor im Budget darstellt.

Weitere Nachrichten auf Seite 43

Neues Angebot von BSV und ACE:

Der „ACE Auto-Sparvertrag"

Die Spar- und Kreditkombination mit bemerkenswert niedrigen Raten.

Sie finanzieren jetzt Ihr Auto noch preiswerter. Denn das neue Auto soll fahren – nicht drücken. Viele Autofahrer handeln bereits danach und legen jeden Monat etwas für den Neukauf eines fahrbaren Untersatzes zurück, damit man es nicht zu sehr am Geldbeutel spürt, wenn das alte Auto nicht mehr will.

Dieses Verhalten ist wirtschaftlich vernünftig. Deshalb hat die BSV Bank, eine Tochter der Bank für Gemeinwirtschaft, in Zusammenarbeit mit dem ACE auto club europa, eine neue Spar- und Kreditkombination entwickelt. Das sieht so aus: Sie benötigen z.B. 7000 DM in 2 Jahren. Dann wählen Sie das Programm 1 und sparen 2 Jahre lang monatlich 149,50 DM. Nach 24 Monaten erhalten Sie das angesparte Kapital zuzüglich aufgelaufener Zinsen und Zinseszinsen ausbezahlt. Der zur Vertragssumme (7000 DM) fehlende Betrag wird Ihnen als Kredit zur Verfügung gestellt. Nach weiteren 24 Monaten, in denen Sie weiterhin 149,50 DM mtl. bezahlen, ist der Kredit erledigt.

Der Pfiff: Da wir die Zinsen für die gesamte Laufzeit garantieren, können Sie von vornherein einen festen monatlichen Betrag, der während der Anspar- und Kreditzeit gleich hoch ist, in Ihr Haushaltsbudget einplanen.

Die Stiftung Warentest hat in der April-Nummer (4/80) von "test" das „neuartige Autofinanzierungsprogramm" von BSV und ACE geprüft und ausführlich besprochen.

Das Urteil nach einem Kostenvergleich: „Diese Form der Autofinanzierung bietet sich an."

Wie erhält man diesen Auto-Sparvertrag?

Wenn Sie sich für eines der vier Programme entschieden haben, einfach den nebenstehenden Auftrag ausfüllen und an die BSV Bank senden.

Übrigens eignet sich der Auto-Sparvertrag nicht nur für die Finanzierung von Autos, sondern auch für alle anderen Anschaffungen, die Sie für die Zukunft eingeplant haben.

BSV Bank
Die Briefbank der Gewerkschaften.

4 Finanzierungsprogramme zur Auswahl:

Übersicht: Vertragssumme und monatliche Leistung. (Stand: März 80)

Vertragssumme	Abschlußgebühr	**Programm 1** Laufzeit 48 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 24 Monaten.	**Programm 2** Laufzeit 60 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 30 Monaten.	**Programm 3** Laufzeit 72 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 36 Monaten.	**Sonderprogramm** Laufzeit 36 Monate. Vertragssumme verfügbar nach 18 Monaten.
4 000,00	40,00	85,45	68,60	57,35	113,40
5 000,00	50,00	106,80	85,75	71,70	141,75
6 000,00	60,00	128,15	102,85	86,05	170,10
7 000,00	70,00	149,50	120,00	100,40	198,45
10 000,00	100,00	213,55	171,45	143,40	283,45
12 000,00	120,00	256,25	205,70	172,05	340,15
15 000,00	150,00	320,30	257,15	215,10	425,15
18 000,00	180,00	384,35	308,55	258,10	510,20
20 000,00	200,00	427,05	342,85	286,75	566,85

Die Ausrechnungen basieren auf folgenden Konditionen: Abschlußgeb.: 1% der Vertragssumme. Sparzins 4%.
Bei voller Anrechnung der einmaligen Abschluß- und Bearbeitungsgebühr auf den Kreditanteil der Vereinbarung ergeben sich folgende effektive Jahreszinsen: Programm 1 = 11,57%, Programm 2 = 11,08%, Programm 3 = 10,75%, Sonderprogramm = 12,43%.

An die BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung Aktiengesellschaft
Mainzer Landstraße 16–24, 6000 Frankfurt/Main 1, Telefon (06 11) 50 08-243

ACE

SPAREN UND FAHREN
ACE Auto-Sparvertrag/Spar- und Kreditvereinbarung

DM ____________
Vertragssumme
DM ____________
monatl. Leistung

Ich/wir entscheide(n) mich/uns für das nebenstehend angekreuzte Programm, das ab ____________ beginnen soll.

☐ Programm 1 ☐ Programm 3
☐ Programm 2 ☐ Sonderprogramm
(Zutreffendes bitte ☒ ankreuzen)

Die Vertragssumme wird beim Programm 1 nach 24 Monaten, beim Programm 2 nach 30 Monaten, beim Programm 3 nach 36 Monaten und beim Sonderprogramm nach 18 Monaten nach der ersten Zahlung fällig. Sie wird durch Briefscheck ausgezahlt. Über die Verwendung der Vertragssumme (Autokauf oder anderes) entscheidet der Kunde nach eigenem Ermessen.

Die BSV Bank verpflichtet sich, für die Laufzeit der Spar- und Kreditvereinbarung die Zinsen, die den in der jeweils geltenden Tabelle ausgewiesenen monatlichen Zahlungen zugrundeliegen, für den Spar- und Kreditzeitraum nicht zu ändern.
Der Kunde verpflichtet sich, während der Laufzeit des von ihm gewählten Programms, die seiner Vertragssumme entsprechende Leistung jeweils zum Monatsersten zu zahlen. Die monatliche Zahlung wird mit Lastschrift eingezogen. Die Abschlußgebühr in Höhe von 1% der Vertragssumme wird zum Laufzeitbeginn erhoben.
Ich/wir ermächtige(n) die BSV widerruflich, die von mir/uns zu entrichtenden monatlichen Leistungen zu Lasten meines/unseres Kontos

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ bei ____________ ☐☐☐☐☐☐☐☐ einzuziehen.
(Konto-Nummer) (kontoführendes Institut) (Bankleitzahl)

Persönliche Daten des Kunden (falls verheiratet, bitte auch Daten des Ehepartners angeben):

Kunde	Ehepartner
Name, Vorname	Name, Vorname
Straße, Haus-Nr.	Straße, Haus-Nr.
PLZ Ort	PLZ Ort
Geburtsdatum Telefon	Geburtsdatum Telefon

Familienstand: ☐ alleinstehend ☐ verheiratet Anzahl der unterhaltspflichtigen Kinder ______

Bereits BSV-Kunden ☐ ja / ☐ nein / ACE-Mitgliedsnummer ______

Kunde	Ehepartner
Beruf	Beruf
Arbeitgeber, Ort	Arbeitgeber, Ort
krankenversichert bei, Ort	krankenversichert bei, Ort

Sonstige Vereinbarungen:

Wir bitten um Verständnis, daß einige zusätzliche Vereinbarungen notwendig sind, da klare rechtliche Verhältnisse dem Schutz aller Partner dienen.

1. Zur Sicherung aller Ansprüche der BSV Bank für den zu gewährenden Kredit trete(n) ich/wir den pfändbaren Teil meiner/unserer Lohnforderung(en) gegen den/die jetzigen und jede(n) zukünftigen Arbeitgeber an die BSV Bank ab. Falls notwendig, ermächtige(n) ich/wir hiermit meine/unsere Krankenversicherung oder die für mich/uns zuständige Rentenversicherung der BSV Bank den jeweiligen Arbeitgeber nebst Anschrift mitzuteilen.

2. **Daten über die Aufnahme des Kreditanteils dieser Vereinbarung (Kreditbetrag, Laufzeit, Ratenbeginn) kann die Bank an die Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung (SCHUFA) zur Speicherung übermitteln. Die Adresse der örtlich zuständigen SCHUFA wird dem Kunden mitgeteilt.**

3. Nach Eingang dieses Auftrags bei der BSV Bank werden mir/uns, zusammen mit den übrigen Unterlagen, die „Besonderen Bedingungen für die Spar- und Kreditvereinbarung" und die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen" der BSV Bank übersandt. **Wenn ich mit deren Inhalt nicht einverstanden bin, kann ich/können wir von dem Vertrag zurücktreten. In diesem Falle werde(n) ich/wir die Lastschrift-Einzugsermächtigung spätestens innerhalb 6 Wochen nach Laufzeitbeginn widerrufen. Kosten entstehen mir/uns daraus nicht.**

4. Der Kunde und Ehepartner haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner.

Ich/wir bestätige(n) die Richtigkeit aller Angaben.

Wohnort | Datum | Unterschrift des Kunden | Unterschrift des Ehepartners

Ebenbürtige

ACE Lenkrad TEST





Kann man sie überhaupt vergleichen? Gibt es eine überzeugende Antwort auf die Frage „Wer ist vorn?“, wenn man den Opel Kadett gegen den VW Jetta ins Rennen schickt? Mit welchen Vorteilen kann der Jetta als verlängerter Ableger des VW Golf den Angriff der Opel-Konkurrenz abwehren? Der ist vorn – so lautet unsere Formel –, der beim Verbraucher die Nase vorn hat, der am besten auf ihn zugeschnitten ist, der am meisten bietet. Heute, aber erst recht morgen. Jetta und Kadett – zweierlei Maß und zweierlei Möglichkeiten, und beide gute Autos. Wir haben nacheinander und gleichzeitig verschiedene Motor- und Ausstattungsvarianten der beiden Modellreihen gefahren und dabei festgestellt, daß die scheinbar entscheidende Frage „Stufenheck oder Schrägheck?“ eine nur untergeordnete Rolle spielt. Je mehr man sich mit den Details der beiden Konkurrenten befaßt, desto deutlicher treten Unterschiede hervor, die auch im bundesdeutschen Massenautomobilbau offenbar sorgsam gehegt und gepflegt werden, als seien sie so etwas wie stilbildende Elemente. Sie mögen es einem VW-Fan schwer vorstellbar erscheinen lassen, nun plötzlich einen Opel zu kaufen – und umgekehrt natürlich auch.

Dabei gäbe es eine Reihe recht sachlicher Entscheidungsmerkmale für eine Kaufentscheidung. Vielleicht kann dieser Vergleich der Unvergleichbaren, die beide noch ein Stück davon weg sind, unvergleichlich zu werden, Verbindendes und Unterschiedliches verdeutlichen.

Gegner

von Ernst Bauer
und Hans Peter Feddersen





Im August vergangenen Jahres trumpften die Rüsselsheimer mit ihrem neuen Kadett auf – deutlich unter Zug- und Zeitzwang stehend. Der Golf, seit Jahren auf dem Markt und obendrein ein Renner, sollte Konkurrenz bekommen. Das Opel-Rezept scheint vorerst aufgegangen zu sein. Dieser Markt, den es wieder zu erobern galt, verlangt zunehmend mehr Platz in notwendigerweise kleiner und leichter werdenden Autos. Platz auch hinten, für die Knie. Und daran, so war man sicher, könnte man den Kadett messen.

Guter Komfort, viel Stauraum fürs Gepäck und natürlich alles so wirtschaftlich, sicher und temperamentvoll wie möglich – das sind die Vorgaben an diese Autogeneration.

Und prompt reagierte Opel bei der echten Neukonstruktion mit einer Doppelbesetzung: Das Schrägheck wird mit großer Hecktür oder auch nur mit Kofferraumklappe geliefert.

Jahrelang brauchten die Schrägheckfans, bis sie die Vorteile des abgeschlossenen Kofferraums wiederentdeckten: Er läßt dort andere Temperaturen zu, was im Winter und Sommer durchaus nützlich sein kann, wenn man an die empfindliche Ladung denkt.

Schon im September 1979 gab es Engpässe bei der Lieferung, und eine Automatik-Version dieses Autos gibt es bis heute noch nicht.

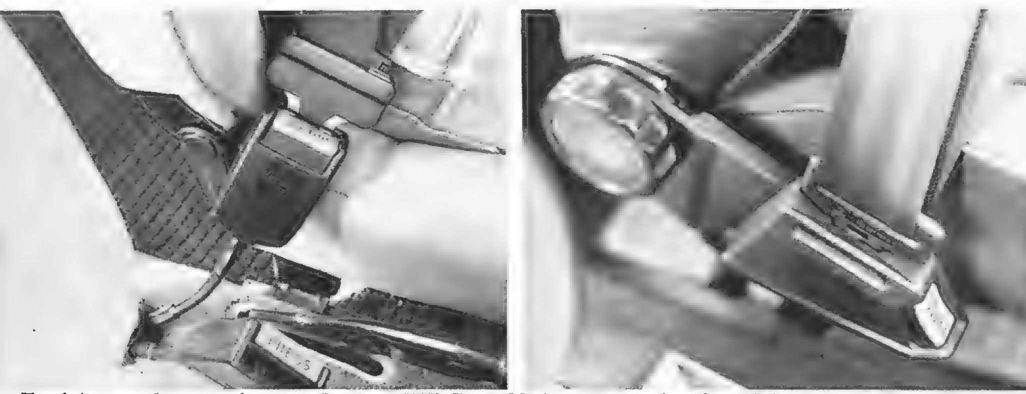
Zur Karosserie: Sie wirkt und sie ist auch nach einem Jahr noch dezent elegant, ohne aufdringlich zu sein. Das exakt vier Meter lange Auto hat einen Radstand von 2,51 Metern und ist damit 19 cm kürzer als der Jetta, dessen Radstand vom Golf stammt und deshalb nur 2,40 Meter beträgt.

Man kann messen, wie man will: Im Kadett sitzt man hinten besser, zumindest dann, wenn vorne auf beiden Plätzen normalgroße Menschen sitzen – auch wenn die Differenz keineswegs 11 cm ausmacht, wie es ja theoretisch sein könnte, sondern nur etwa fünf Zentimeter im Knieraum.

Wir halten diesen Punkt für ein möglicherweise entscheidendes Handikap für diejenigen Kunden, deren Kinder ins Konfirmandenalter hineinwachsen und meist länger werden als die Väter. Wir halten ihn nicht für entscheidend für eine junge Fa-



Beide Fronttriebler haben den Motor vorn quer eingebaut, der Motorraum des Jetta ist übersichtlicher. Daß Opel versucht, den Maschinenlärm zu dämmen, sieht man an der gepolsterten Haube.

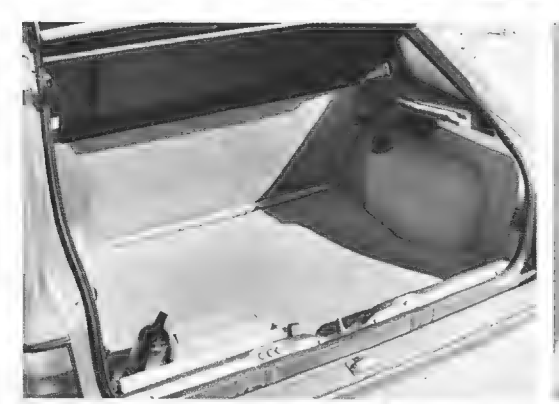


Zwei Autos, aber nur eine gute Lösung: VW-Gurtschloß am Fahrersitz, Opel-Schloß an der Gurtpeitsche.





Der gleiche Tester auf dem linken Rücksitz beider Wagen, der Vordersitz ist gleich weit vom Lenkrad weg. So groß ist der Unterschied nicht. Linkes Foto: Kadett.





Zwei Konzepte, zwei Kofferräume, beide haben überdurchschnittlich viel Platz.



Sie repräsentieren heute den

milie: Hier sollten die unterschiedlichen Gepäckraumformen, die ja auch Nach- und Vorteile haben, mehr Gewicht in der Wertung bekommen, denn kleinere Kinder haben im Jetta bequem Platz.

Opels Masche ist deutlich erkennbar: Die teueren Modelle, die schön lackierten, besser ausgestatteten und deutlich feiner betuchten Modelle sehen nicht nur besser aus, sie stellen auch mehr vor als die öde Normalversion.

Vergleichen Sie, ehe Sie sich entscheiden, ob Ihnen dieser Effekt auch beim Jetta unangenehm auffällt – gewiß ein sub-



Leistungsstand der deutschen Kleinwagen der unteren Mittelklasse: VW Jetta und Opel Kadett.

jektiver Wertmaßstab, der aber insoweit von Bedeutung ist, als er für den, der sich am äußeren Eindruck orientiert, finanziell drastisch zu Buche schlagen kann.
Fühlen Sie auch, bevor Sie darin fahren müssen, wie deutlich der Unterschied im Sitzkomfort gerade zwischen den einfacheren und besseren Opel-Modellen ist – ein Unterschied, den man heute bei Audi-VW nicht mehr kennt und der auch nicht gerechtfertigt ist, denn der Sitz ist ein Teil des Fahrer-Arbeitsplatzes, und die Arbeitsbedingungen sollten ja überall möglichst gleich sein.

Eingeschränkte Rücksicht

Die Heckscheibe schließt beim Kadett recht weit oben ab – beim Jetta ist der Blick nach hinten etwas besser. Da der Kadett neu konstruiert wurde, muß diese Lösung als unpraktischer Karosseriekompromiß bezeichnet werden, der den Wert des in der Stadt sonst vorbildlich handlichen Fahrzeugs nachteilig verändert.
Ärgerliche Kleinigkeit am Rande: Wer die Heckklappe oder den Kofferraum des Kadett öffnen will, kann dies nur mit Schlüssel tun – und der steckt ja meist im Zündschloß. Da ein Griff fehlt, macht man sich leicht die Hände schmutzig, es sei denn, man öffnet Deckel oder Tür mit dem Zündschlüssel: Beim Testwagen verbog sich deshalb der Schlüssel. Beim Jetta kann man den Kofferraumdeckel durch Knopfdruck (auf das aufgeschlossene Schloß) hochwippen lassen. Warum begreifen unsere Großserienhersteller nicht, daß man – wie die Japaner dies zunehmend machen – Kofferräume ohne Schlüssel, aber durch einen Zug von innen öffnen kann?

Entscheidend: Die Motoren

Würde man uns nach dem Nutzwert der Karosserie fragen, so müßten wir dem Kadett den klaren Vorzug geben: Diese ideale Kombination von viel Innenraum auf kleinster Fläche verdient schon ein sehr großes Lob und ist wohl die Serienfertigung dessen, was heute machbar ist. Der Kadett des Jahrgangs 1985 wird allenfalls noch leichter und ein wenig „moderner“ werden – schon heute wiegt er knapp 50 Kilogramm weniger als der Jetta.

So aktuell wie
Fulda Lang

Jetzt, wo alle vom Sparen reden, ist das bewährte Konzept von Fulda aktueller denn je: Fulda Langzeitreifen. Doppelter Stahlgürtel und hochabriebfeste Gummimischung: solide Basis für verläßliche Langlebigkeit.



nie zuvor:
zeitreifen

Computer-entwickeltes Drainage-Profil: solide Basis für Sicherheit. Das ist es, was Autofahrer fordern müssen. Rundherum Qualität. Wenn nicht jetzt, wann dann?



Aber die Karosserie alleine macht noch lange nicht das Auto: Vom Kadett gibt es vier Motoren:

- den bisherigen 1,2-Liter-Motor mit einer für den Kadett überarbeiteten Version von 39 kW (53 PS),
- den seit dem letzten Frühjahr bekannten 1,3-Liter-Motor (ebenfalls für Normalbenzin) mit 44 kW und 60 PS
- und die daraus abgeleitete Variante 1,3 S mit 55 kW, also 75 PS.
- Und weil es beim neuen 1,3-Liter-Leichtmetallmotor zu Lieferengpässen kam, wurde kurzerhand der alte 1,2-Liter-S-Motor wieder ins Programm aufgenommen.

Die Motorenpolitik der Wolfsburger läuft anders: Jetta kann man mit 44 kW (60 PS), mit 51 kW (70 PS) und – eingespritzt – mit 81 kW, also 110 PS, fahren.
Die GLI-Version des Jetta ist ein wahrhaftiger Brummer, ein Autobahn-Knüller, der dank seines Leichtgewichts auch ohne Dauervollgas respektable Reisegeschwindigkeiten ermöglicht.
Dabei fährt man in ihm wesentlich entspannter und ruhiger als im auf sportlich getrimmten Kadett, er wirkt zudem dezenter, auch vornehmer als der Golf GTI, der ja dieselbe Maschine hat.
Als Einspritzer ist der Jetta sogar für manchen Vielfahrer ein brauchbarer Dienstwagen, der an einstige Alfa-Zeiten erinnern könnte.
Vergleichbare Autos sind also der Jetta mit 70 und der Kadett mit 75 PS, wobei die fünf Pferdchen gar nicht so sehr auffallen.
Die Sparversionen sollen hier nicht ausführlich zur Diskussion gestellt werden, weil es zunehmend wichtiger wird, ein Mindestleistungspaket im Auto zu haben, um gleichmäßig und drehzahlschonend im Verkehr mitschwimmen und somit verbrauchsgünstig fahren zu können.
Für den Kadett kommt deshalb eigentlich nur der neu entwikkelte 1,3-Liter-Motor in Frage, eine Konstruktion mit Leichtmetall-Zylinderkopf, mit fünffach gelagerter, vierfach gegengewichteter Kurbelwelle und – einzig am Markt in dieser Klasse – hydraulischem Ventilspielausgleich für die gesamte Lebensdauer des Aggregats.
Genau dieser Motor aber, der so viele Vorschußlorbeeren erhielt und technisch bestimmt dem Stand der Zeit entspricht, war es, der uns bei Vergleichsfahrten enttäuschte: Er wirkte rauhbeinig und auch – entgegen der Werksmitteilung – nicht laufruhig, sondern einfach zu laut. Er machte den Kadett durch ein zu kerniges, röhrendes Geräusch zu einem weniger angenehmen Dauerläufer und auch zu einem durstigen Gesellen:
Eine Vollgasfahrt von Rüsselsheim bis Ingolstadt endete bei Nürnberg mit einem leergefahrenen Tank: 46 Liter waren auf 297 km verbraucht worden, was einem Vollgasschnitt von 15,5 Litern pro 100 km entspricht.
Ein Ausreißer? Zumindest der Testwagen lag recht hoch über den Werksangaben: Testschnitt 11,6 Liter, Autobahnschnitt 13 Liter.
Der 1,3 N soll im Stadtzyklus 9,8 Liter Normalbenzin brauchen, bei 90 km/h 6,6 Liter, bei 120 km/h 9,2 Liter. Der 1,3 S-Motor wird mit 9,4 (Stadt), 6,1 (90 km/h) und 8,3 Liter Superbenzin bei Tempo 120 angegeben. Opels Vorteil: Der Tank faßt nominell 50 Liter, auch wenn er infolge einer Überlaufsperre so gut wie nie vollgetankt werden kann. Der Jetta nimmt nur 44 Liter auf und erreicht damit rund 100 Kilometer weniger – ein Nachteil bei Autobahnfahrten, denn es muß häufiger zur Tankstelle gefahren werden.
Daß das Lärmproblem der Opel-Kadett-Testwagen objektiv vorhanden war, zeigt, daß alle Redaktionsmitglieder unabhängig voneinander zu dieser Auffassung kamen, obwohl gleichzeitig im Test auch der gewiß nicht leise Jetta GLI lief.
Auf der anderen Seite ergab sich auch beim Jetta in beiden Ausführungen ein bisher selten gekanntes Problem: Die Kinder reklamierten besonders in der GLI-Version ein blubbernd-brummiges Geräusch, das merkwürdigerweise nur auf Ohrhöhe der Kinder auftrat und mit unangenehmen Luftschwingungen zu tun haben muß. Formulierte ein elfjähriger Passagier: „Es tut, als ob mir ein Army-Hubschrauber im Ohr säße…"

Die Preise

Nach den jüngsten Preiserhöhungen umfaßt die Liste für den Jetta, je nach Ausführung, 16 Positionen. Der billigste mit zwei Türen und 44 kW kostet 11945 Mark, der teuerste mit 81 kW als viertüriger GLI 17225 Mark. Die Automatik wird nur bei 51-kW-Motor geliefert und kostet 1015 Mark mehr.
Opels billigster Kadett, der 1200 N mit 39 kW, zweitürig, wird um 10255 Mark angeboten. In der teuersten Ausführung gibt es um 15255 Mark einen 55 kW SR, die Kombi- und Voyage-Typen nicht mitgezählt, was insgesamt 72 Möglichkeiten ergäbe…

In der Tat: Auch Erwachsene registrierten dieses unangenehme Dröhnen, aber nur, wenn sie den Kopf tiefer hielten.
Beim Jetta bleibt Kritik anzumerken an der unglücklichen Lösung der Kofferraumabdekkung: Schnee und Wasser tropfen nicht nur, sie fallen direkt in den Kofferraum hinein, wenn die Heckscheibe voll davon ist.

Hat dies wirklich noch niemand in Wolfsburg bemerkt und kann man das nicht ändern? (Die Jetta-Produktion lief ja im Winter an!) Ähnliches beobachtet man auch beim Einstieg: Kaum ist die Türe offen, wird der Fahrersitz naß, weils von der Türeinfassung tropft.
Weiterer Jetta-Nachteil: Serienmäßig gibt es wieder Radkappen, die man spätestens in der Waschstraße verlieren kann oder die während der Fahrt klappern.
Ein Opel-Manko: Der von innen verstellbare Außenspiegel (nicht immer in Serie) ist weniger leicht zu bedienen, als der von VW, die Gurtschlösser hängen an der Peitsche, beim Jetta sind sie am Sitz befestigt.
Die vom Golf übernommenen Jetta-Motoren bieten im Fahrbetrieb den ruhigeren Eindruck. Vielleicht braucht Opel noch ein Jahr Großserienerfahrung, um auf den gewohnten Opel-Standard in Laufruhe und Sparsamkeit zu kommen? Es war die Meinung aller Fahrer, daß die VW-Motoren eleganter, spritziger und ruhiger waren, und ihre Verbrauchswerte können sich vorzeigen lassen.
Im Testbetrieb kam der GLI bei Autobahn-Vollgasfahrten auf 10,9 Liter, im gesamten Schnitt auf 9,8 Liter (Super). Die 70 PS-Variante kam bei Vollgas auf 11,5 Liter und lag damit sogar höher als der sparsamere Einspritzer, der ein besserer Futterverwerter ist. Im Schnitt lag der schwächere Motor bei 9,9 Litern (Normal) auf 100 km.



Diese nachlässige Kabelführung im Jetta-Kofferraum sollte schnellstens geändert werden.

Jedem das Seine

Wer liegt vorn? Nicht ohne Grund haben wir den Zeitschriften-Titel so fotografiert, daß beide Autos – gegeneinander gestellt – ein gutes Bild abgeben, wenn man bereit ist, beide Autos von vorn und von hinten zu betrachten. Beide haben noch ihre Schwachstellen und beide haben viele Vorteile, die sie stark machen gegenüber anderen Mitbewerbern.
Beide werden auch in den kommenden Jahren brauchbare Autos für viele von uns werden – Autos, mit denen wir hoffentlich noch lange fahren können, weil sie im Grunde genommen sinnvoll, weitgehend zeitgerecht und von daher vernünftig sind.
Wir geben dem auf Dauer die größeren Chancen, der in Leistung, Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer noch entscheidend verbessert werden kann – ehe in fünf bis sieben Jahren (vielleicht auch schon früher) dann wieder die neue Generationsprobe kommt.



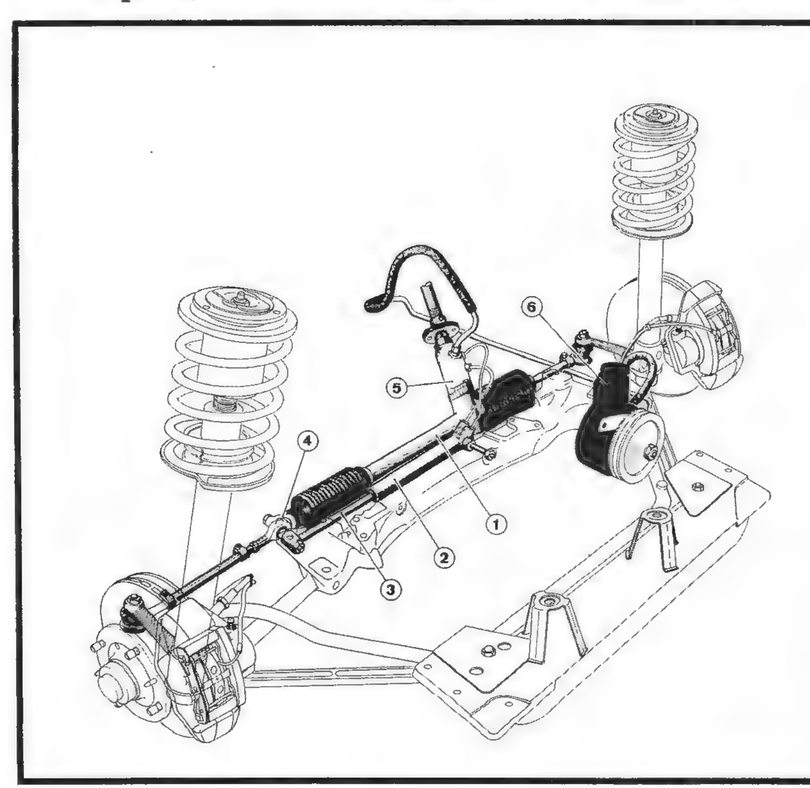
Servolenkung

Wie ein Vergaser funktioniert und auf was es bei einem Luft- oder Ölfilter ankommt, war in den beiden letzten Folgen dieser Lenkrad-Serie zu lesen. Mit dieser Folge wird das Prinzip der Servo-Lenkung dargestellt, jener im Wortsinne Dienstleistung, von der leider oft nur die Fahrer schwerer Autos Nutzen ziehen können. Dabei wäre so mancher Mittelklassewagen mit einer Servolenkung nicht nur leichter zu lenken, sondern auch – und das wird immer wichtiger – in der Stadt eleganter und flüssiger einzuparken. Hier gibt es allzuoft nur eine finanzielle Hilfe: Servo gegen Aufpreis, ab 500 Mark ist man dabei.

Die Lenkung ist eine sinnreiche Konstruktion, deren sichtbarster Bestandteil, das Lenkrad, geradezu zum Symbol des Autofahrens geworden ist. Das Lenkgetriebe, meist in Vorderachsnähe angebracht, verwandelt die Lenkradumdrehungen in einen wohldosierten Lenkeinschlag der Vorderräder, wobei eine Untersetzung dafür sorgt, daß die aufzuwendenden Kräfte zumutbar bleiben.
Manchmal kann das Lenken aber doch einige Mühe bereiten. Besonders beim Parken ist dies der Fall, denn die stehenden oder nur geringfügig rollenden Räder lassen sich dann schwerer lenken als bei schneller Fahrt. Dazu tragen die Gürtelreifen bei, speziell solche der breiteren Gattungen, deren satt auf dem Boden aufliegende Lauffläche dem Lenkeinschlag im Stand beträchtlichen Widerstand entgegensetzt.
Mit einer genügend großen Untersetzung läßt sich die Kraft zwar wesentlich verringern, der Weg, also die Zahl der Lenkradumdrehungen, vergrößert sich aber entsprechend. Die Lenkung wird dadurch indirekter, reagiert träger und ist in der Mittelstellung schwammig. Die vergrößerte Übersetzung geht also eindeutig aufs Konto der Sicherheit.

Hydraulik unterstützt Lenkkraft

Abhilfe schafft hier eine Servolenkung, die sich vor allem bei Fahrzeugen der oberen Klasse großer Beliebtheit erfreut. Zur Lenkkraftunterstützung wird ein bißchen Motorkraft abgezweigt und per Keilriemen einer Hydraulikpumpe zugeführt. Diese Pumpe erzeugt einen Überdruck, den die Flüssigkeit an die Lenkung weitergibt.
Parallel zur Zahnstange, dem Mittelteil der Spurstange ist ein separater Hydraulikzylinder angeordnet. Der Zylinder stützt sich an der mit dem Aufbau verbundenen Quertraverse ab, seine Kolbenstange ist mit dem Zahnstangenende verbunden.
Damit die Hydraulik weiß, wann sie die Lenkkraft unterstützen soll, ist zwischen der Lenksäule und dem Zahnstangenritzel ein Drehventil angeordnet. Dreht der Fahrer beispielsweise das Lenkrad nach rechts, dann leitet das Ventil den hydraulischen Druck auf die rechte Seite des Kolbens im Zylinder. Dabei wird die Kolbenstange eingezogen und zieht die Spurstange mit. Hält der Fahrer die eingeschlagenen Räder in dieser Stellung eine Weile fest, dann hört die Servounterstützung auf, er muß also nicht gegen den Öldruck ankämpfen. Wenn er die Räder aber wieder in die andere Richtung lenken will, wird sofort der Druck auf die linke Kolbenseite geleitet und die jetzt gewollte Bewegung unterstützt.
Eine andere Bauweise ist die sogenannte Blocklenkung. Hier ist das mechanische Lenkgetriebe mit dem unterstützen-



Zahnstangenlenkung (1) mit Lenkhilfe durch Hydraulikzylinder (2) dessen Stangenende (3) mit dem Verbindungsbügel (4) verbunden ist. Das Drehventil (5) verteilt den von der Flügelradpumpe (6) erzeugten hydraulischen Druck auf die beiden Zylinderkammern.

den Hydraulikteil in einem gemeinsamen Gehäuse zusammengefaßt.
Solchermaßen ausgefeilt verrichtet die Servolenkung ihre hilfreiche Arbeit nahezu unmerklich. Es geht leicht – das ist das einzige, was der Fahrer merkt. Besonders ausgeprägt empfindet er diese Annehmlichkeit beim Parken, denn gute Servolenkungen sind so ausgelegt, daß sie ohne große Mühe große Lenkeinschläge zulassen. Dadurch wird in engen Parklücken nicht nur Kraft, sondern auch Zeit gespart.

Gute Servolenkung erfordert kaum Gewöhnung

Auch das Kurvenfahren macht weniger Mühe, wobei es wichtig ist, daß der Kontakt zwischen Fahrer und Straße erhalten bleibt. Das Fahrbahngefühl wird durch genau bemessene Servowirkung erreicht – nicht zuviel und nicht zuwenig. In der Mittellage soll die Servolenkung bei schneller Fahrt nicht zu leicht ansprechen, damit der Wagen nicht schon durch kleine Lenkbewegungen aus dem Kurs gebracht werden kann. Das selbsttätige Zurückkehren in die Mittellage nach Kurvenfahrt ist etwa gleich wie bei der Normallenkung. So erfordert eine gute Servolenkung kaum Gewöhnung vom Fahrer.
Wie auf der Grafik zu ersehen, ist die Servolenkung der normalen Zahnstangenlenkung vor allem beim Parken deutlich überlegen. Es sind mit Servounterstützung weit weniger Lenkkräfte erforderlich. Zudem ist die Servolenkung direkter übersetzt und erfordert daher weniger Lenkradumdrehungen.

Störanfälligkeit ist gering

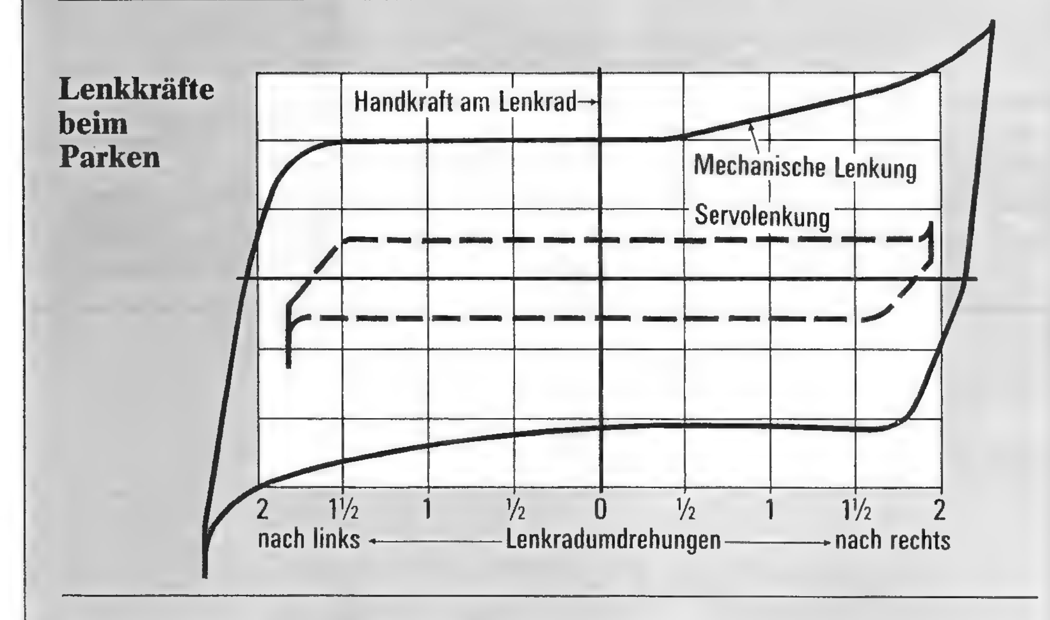
Die Störanfälligkeit der Servolenkung ist gering. Häufigster Schaden: Ein zu lockerer oder gerissener Keilriemen. Die Ölpumpe liefert dann zu wenig oder gar keinen Druck. Das Auto bleibt aber dennoch lenkbar, weil das Drehventil das Ölsystem kurzschließt und eine starre Verbindung von der Lenksäule zum Zahnstangenritzel schafft. Der Fahrer muß dann allerdings die ganze Lenkkraft allein aufbringen. Auch wenn ein Auto abgeschleppt oder angeschoben werden soll, fällt die Servounterstützung aus, da der Motor nicht läuft.

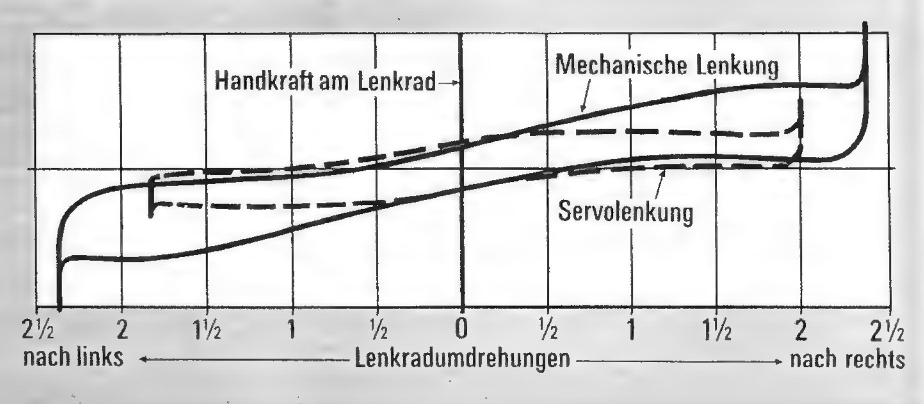
Reiner Frenz



Leichte Autos wie dieser Golf-GTI lassen sich auch ohne Servo gut fahren.

Vom Segen einer Servolenkung





Wie man heutzutage weiter kommt.

KE 1/80 BMZ

Hamburg
Hannover
Hildesheim
Göttingen
Kassel
Fulda
Würzburg
Nürnberg
90 Liter.

Hamburg
Hannover
Hildesheim
Göttingen
Kassel
Fulda
Würzburg
Nürnberg
Ingolstadt
90 Liter. München

Mit Sicherheit kommen Sie weiter, wenn Sie die Kerzenwechsel-Intervalle einhalten. Denn altersschwache Kerzen kosten im Extremfall bis zu 20% mehr Benzin. Und wem darf es heutzutage schon egal sein, ob er es mit 90 Litern von Hamburg bis München schafft oder nur bis knapp hinter Nürnberg. Wenn Sie sich dazu für Bosch-Super-Kerzen entscheiden, haben Sie selbst im benzinverschlingenden Stadtverkehr vom Start weg volle Kraftstoffnutzung.



Eins ist sicher. BOSCH

Können Benzinspargeräte noch etwas bringen?

Benzinsparapparate sollen bei Motoren mit Vergaser, unabhängig von deren Konstruktion, den Benzinverbrauch sowohl bei konstanter als auch variabler Geschwindigkeit erheblich senken. Nach den Behauptungen der Erfinder läßt sich damit meist eine Verbrauchsminderung um 10 bis 30 Prozent erreichen. Mit dieser Ersparnis soll auch gleichzeitig noch das Beschleunigungsvermögen und die Spitzengeschwindigkeit eine Steigerung erfahren, und dies alles ohne Nachteile für den Motor, wie z. B. erhöhte Klopftendenz und Überhitzung. Was ist dran an solchen Thesen? Die international renommierte Schweizer Automobilrevue veröffentlichte jetzt Untersuchungsergebnisse, die den Schluß zulassen: Obwohl alle Jahre irgendein Erfinder die Leute blufft, steht fest: Es gibt keine Sparapparate, mit denen uns wirklich geholfen wäre.

Zusätzlich zu dem am Motor belassenen Vergaser eingebaute Benzinsparapparate wurden bereits vor mehr als 50 Jahren den Automobilisten angeboten und oft erst noch zu übersetzten Preisen. Schon damals regten sich berechtigte Zweifel über das tatsächliche Ausmaß der zu erreichenden Treibstoffersparnis. Besonders in den Jahren vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, allgemein in Zeiten akuter Mangelwirtschaft, schossen solche Geräte wie Pilze aus dem Boden.

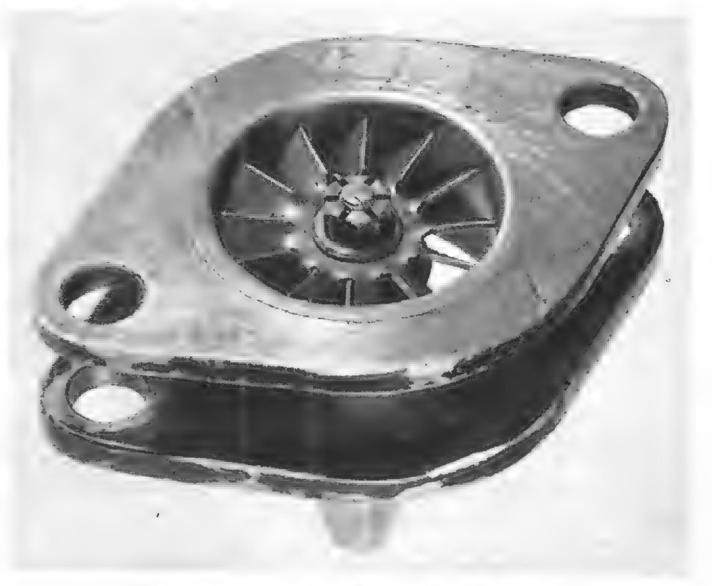
Im Interesse einer allgemeinen Orientierung, nicht zuletzt aber auch um Fehlinvestitionen zu vermeiden, erschien es zweckmäßig, diese Apparate einer sorgfältigen technischen Prüfung zu unterziehen. Zu diesem Zwecke erwarb die Schweizerische Studiengesellschaft für Motorbetriebsstoffe SSM (früher SGSM) im Verlaufe der Jahre mehr als 20 solcher Geräte und prüfte dieselben auf dem Motorenprüfstand der EMPA (Eidgenössische Materialprüfungsanstalt) und an Hand praktischer Versuche mit dem EMPA-Versuchswagen. Ermittelt wurden: der spezifische Benzinverbrauch (g/PSh) bei verschiedenen Drehzahl- und Leistungsstufen (Prüfstand), ferner der Benzinverbrauch in l/100 km bei verschiedenen, konstant gehaltenen Fahrgeschwindigkeiten sowie das Beschleunigungsvermögen. Auch Versuche an Paßstraßen (im 3. Gang) wurden gefahren. Die dabei gemachten Erfahrungen waren zugleich interessant und aufschlußreich auch für das technische Niveau, die Phantasie und Mentalität der Erfinder.

Konstruktion und Wirkungsweise der Sparapparate

Hauptsächlich in früheren Jahren war bei zahlreichen Vergasermotoren die Gemischansaugleitung vom Vergaser zu den einzelnen Motorzylindern ausgesprochen ungünstig konstruiert. Auch lieferte der Vergaser selbst – über den Querschnitt der Austrittsöffnung betrachtet – ein alles andere als gleichmäßig mit Luft vermengtes Benzin-Luft-Gemisch (Ladegemisch). So kann es nicht ausbleiben, daß einzelne Zylinder ein zu reiches Gemisch (Luftzahl γ etwa 0,8 bis 0,85), d. h. 15 bis 20 Prozent Benzinüberschuß, erhalten, andere wieder ein eher zu armes Gemisch mit Luftzahlen um etwa 1. Um zu vermeiden, daß die Leistung der „mageren“ Zylinder zu stark absinkt und dazu noch die Gefahr des Verbrennens der Auslaßventile besteht, wählten die Motorenhersteller meist eine etwas größere Vergaserhauptdüse. Damit werden auch die „ärmsten“ Zylinder mit einem leistungsfähigen Gemisch beliefert, während die vorher „reichen“ Zylindereinheiten nunmehr ein allzu reiches Gemisch mit $\gamma = 0{,}7$ bis 0,8 erhalten. Dabei arbeitet der Motor an und für sich sehr befriedigend, besonders auch wenn er nach einem Kaltstart rasch beschleunigt werden soll. Der Benzinverbrauch wird jedoch bei durchschnittlich $\gamma = 0{,}8$ relativ hoch, ebenso erreicht der CO-Gehalt im Abgas für heutige Begriffe unzulässige Werte (etwa 6 bis 8 und mehr Vol.-Prozent). In früheren Jahren, als das Autobenzin noch zu 30 bis 50 Pfennig pro Liter erhältlich war, spielte ein etwas hoher Benzinverbrauch noch nicht die Rolle wie heute.

Gelingt es durch irgendwelche Maßnahmen die Gemischverteilung in die einzelnen Zylinder gleichmäßiger zu gestalten und γ bei mittleren, häufig angewandten Fahrgeschwindigkeiten auf etwa 0,9 einzustellen, so sinkt der Benzinverbrauch um etwa 10 Prozent und der CO-Gehalt im Abgas auf etwa 2 bis 3 Prozent. Der vorher etwas zu „arme“ Zylinder erhält dabei ein eher etwas zu reiches Ladegemisch, das bei höherer Leistung doch noch einen befriedigenden Verbrauch ergibt.

Dies strebten nun gerade die Konstrukteure der Benzinsparapparate an. Um einen verminderten Benzinverbrauch zu erzielen, verlangten sie zur Demonstration der Wirksamkeit ihrer Apparate meistens auch den Ersatz der früheren größeren durch eine etwas kleinere Benzindüse. Dabei wählten sie als Versuchswagen oft solche, die damals eine nicht gerade optimale Gemischverteilung und einen relativ hohen Benzin-



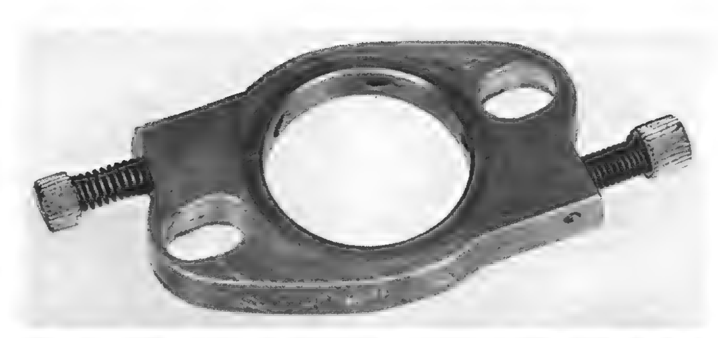
Benzinsparapparat mit integriertem Flügelrad.

verbrauch aufwiesen, wie z. B. den früheren VW-Käfer.

Prüfung der Sparapparate und Versuchsergebnisse

Bis die EMPA über einen eigenen Versuchswagen und Motorenprüfstand verfügte, erfolgte die Prüfung auf dem von den Erfindern zur Verfügung gestellten Fahrzeug. Zum genauen Messen des Benzinverbrauches wurden von der EMPA geeignete Geräte eingebaut. Bezeichnenderweise verlangten gelegentlich die Erfinder, daß die ohne Sparapparat vorgesehene Fahrt zur Ermittlung des Basisverbrauches mit dem Fahrzeug tel quel, also z. B. ohne Einbau einer kleineren Benzindüse, durchzuführen sei. Den naheliegenden Vergleichsversuch einer Fahrt mit kleinerer Düse und ohne „Apparat" erachteten die Erfinder als vollkommen überflüssig; sie waren deshalb auch nicht gewillt, die zusätzlichen Kosten eines solchen Versuches zu übernehmen. Als die EMPA später einen eigenen Versuchswagen besaß, führte sie selbstverständlich solch naheliegende Versuche durch. Dabei zeigte sich, daß besonders bei der oft zu reichen Original-Vergasereinstellung, wie sie früher freilich häufiger vorlag als heute, man ohne merkliche Einbuße an „Performance" problemlos eine etwas kleinere Düse wählen konnte. Dadurch ließ sich der Benzinverbrauch um 5 bis 10 Prozent senken.

Am Beispiel eines Opel-Olympia-Versuchsmotors wurde die Ladegemischverteilung in die einzelnen Zylinder grafisch dargestellt, ebenso die Wirkung eines auf dem Prinzip besserer Zerstäubung beruhenden Sparapparates. Zur Feststellung der Gemischverteilung wurden die von den einzelnen Zylindern ausgehenden Auspuffrohre angebohrt und über die Analyse der entsprechenden Auspuffgase auf das γ des in den betreffenden Zylindern zur Verbrennung gelangten Gemisches geschlossen. Man erkannte daraus die mangelhafte Original-Gemischverteilung und die Verbesserung derselben durch den Apparat, insbesondere aber, daß der Durchschnittswert aller Luftzahlen γ mit dem Sparapparat von 0,85 auf 0,88 anstieg, wodurch sich der Benzinverbrauch um etwa 5 Prozent verringerte.



Einsatz zur Erzeugung einer Drallwirkung durch eingeführte Sekundärluft.

Weitere Prüfstands- und Fahrversuche bei Teil- und Vollast wurden mit einer Auswahl von 6 typischen Apparaten durchgeführt. Sie zeigten, daß bei eher etwas geringerer Maximalleistung (verursacht durch Stauung des Ladegemisches und Verringerung des volumetrischen Wirkungsgrades) sich die Benzinverbrauchsverminderung stets im Rahmen von 0 bis 5 Prozent bewegte, in keinem Falle aber 10 bis 30 Prozent betrug. Dasselbe war auch der Fall bei Versuchen mit dem Opel-Olympia des Baujahres 1952 in der Ebene und am Berg sowie mit einem Willys-Jeep. Meist lag die Verbrauchsverminderung im Rahmen der bei Versuchsfahrten üblichen Schwankungen von ± 1 bis ± 1,5 Prozent. Eine merkliche Erhöhung der Maximalleistung, die sich z. B. in einem erhöhten Beschleunigungsvermögen äußern würde, konnte ebenfalls nicht festgestellt werden. Bei einigen Apparaten trat zufolge Stauwirkung eher eine geringe Verschlechterung ein.

Sonderbare Methoden von Erfindern

Es überrascht nicht, daß verschiedene Erfinder bei Versuchsfahrten mit dem eigenen Fahrzeug alles daransetzten, ihre Sparapparate möglichst günstig abschneiden zu lassen.

Dabei wurden gelegentlich mehr als sonderbare Methoden angewendet. Offensichtlich herrschte die Annahme, daß der als Prüfbeamte waltende Chemiker nicht über die nötigen motortechnischen Kenntnisse und Kniffe verfüge. So wurde beispielsweise versucht, mit dem Benzinsparapparat statt mit genau einem Liter mit 1,1 bis 1,2 Liter Benzin zu fahren, indem der Erfinder im Meßwagen ein raffiniert konstruiertes, undurchsichtiges Meßgefäß installierte. Damit erreichte der „Mogler" natürlich eine entsprechend verlängerte Fahrstrecke und einen scheinbar niedrigeren Verbrauch pro 100 km Fahrstrekke. Mit dem Einbau eines eigenen Meßgefäßes konnten solch anrüchige Meßmethoden ausgeschaltet werden.

Eine besondere Gruppe von Spareinrichtungen bilden meist elektrisch betätigte Vorrichtungen, die beim Gaswegnehmen den Benzinzufluß zur Düse automatisch unterbrechen. Insbesondere im Stadtverkehr helfen sie daher mit, einige wenige Prozent Benzin zu sparen, allerdings nicht in Mengen, wie es die Erfinder behaupteten.

Ein anderer Erfinder verstand es, statt regelmäßig zu fahren und die vereinbarte konstante Geschwindigkeit genau einzuhalten, den Verbrauch beim Vergleichsversuch ohne Apparat durch fortwährendes leichtes Beschleunigen und Gaswegnehmen zu erhöhen. Ein weiterer Erfinder gab beim Beschleunigungsversuch ohne Sparapparat nicht wie vereinbart Vollgas. Nachdem der Prüfbeamte als Beifahrer mit seinem linken Fuß den das Gaspedal bedienenden Fuß des Erfinders kräftig drückte, nahm das Fahrzeug förmlich einen Satz und zeigte, was in ihm steckte.

Ein Erfinder aus Vaduz bestand (vergeblich) darauf, den Basis-Benzinverbrauch bei starkem Föhnsturm im Rheintal bei Gegenwind, mit seinem Sparapparat jedoch mit Rükkenwind vorzunehmen. Dadurch ergab sich schon ein Minderverbrauch von 5 bis 10 Prozent. Wieder ein anderer wollte im Winter die Basis-Meßfahrt ohne Sparapparat mit dem im Freien parkierten, noch kalten Fahrzeug, jene mit dem Sparapparat hingegen mit dem bereits auf seine Betriebstemperatur angewärmten Motor mit dünnflüssig gewordenem Motorenöl durchführen. Nachdem die EMPA in den Besitz eines eigenen Versuchswagens gelangte, dessen Fahreigenschaften bei verschiedenen Vergasereinstellungen genau bekannt waren, mußten solche Mätzchen natürlich aufhören.



Durchmischungsvorrichtung (Beeinflussung der Luftströmung vor dem Vergaser).

Während bei den geschilderten Benzinsparapparaten, deren Funktionsweise motortechnisch noch einigermaßen verstanden werden kann, wenigstens noch bescheidene Auswirkungen erwartet werden durften, gehört eine letzte Gruppe von „Apparaten" ins Gebiet äußerst zweifelhafter Konzepte, über die der Fachmann nur den Kopf schütteln kann! So sollen kleine, in den Benzintank eingebrachte Kugeln aus einer geheimnisvollen Legierung weicher Metalle durch gegenseitiges Aneinanderreiben einen geringen Metallabrieb ergeben oder sich teilweise in benzinlösliche Metallverbindungen umwandeln. Nach Eindringen zusammen mit dem Benzin in den Verbrennungsraum sollen dieselben das Abdichtvermögen der Kolbenringe und Ventile verbessern. Bei erhöhter Leistung und Lebensdauer des Motors sollte dabei der Benzinverbrauch um gegen 20 Prozent zurückgehen. Minutiös durchgeführte Versuche mit solchen in einem Atomreaktor zuvor radioaktiv gemachten Kugeln ergaben jedoch keine feststellbare Wirkung auf den Benzinverbrauch, schon aus dem naheliegenden Grunde, weil sich der erhoffte Abrieb als vernachlässigbar gering erwies.

Ein anderer „Entdecker" wiederum hängte eine an einem Draht befestigte, mit Sand gefüllte kleine Metallkapsel in den Benzintank. Der Sand sei an einer mit einem Pendel lokalisierten „aktiven" Stelle dem Erdboden entnommen worden. Beim Verlassen von Basel hätte das mit dieser Kapsel bestückte Auto plötzlich einen Satz genommen, so daß nachher zum Innehalten der Reisegeschwindigkeit das Gaspedal angeblich weit weniger niedergetreten werden mußte als zuvor. Dadurch habe sich der Benzinverbrauch um mindestens 20 Prozent verringert. – In eine ähnliche Kategorie unseriöser Sparapparate gehört auch eine perforierte, mit einigen Gramm Coramin (!) gefüllte Metallkapsel. Sie soll den Motor zu neuem Leben erwekken und dabei den Benzinverbrauch erheblich senken.

Völlig ins Gebiet pyramidalen Unsinns gehören aus zwei verschiedenen Metallen zusammengefügte, in den Tank einzuhängende Metallplättchen, die erst noch mit dem eingeprägten Bildnis berühmter Persönlichkeiten versehen sind. Ihre geistigen Väter faselten erst noch von einer den Benzinverbrauch erheblich vermindernden magischen Aktivierung des Benzins. Über die tatsächliche Wirkung dieser letzteren, ebenfalls sorgfältig geprüften Apparate vermag sich der Leser wohl selbst ein Bild zu machen.

Heutige Situation

In den letzten Jahren sind von der EMPA und auch vom TCS zahlreiche neue Sparapparate auf deren verbrauchsmindernde Wirkung hin untersucht worden. Obschon sich einige derselben durch elaborierten Aufbau und zusätzliche Einrichtungen auszeichneten, war deren tatsächliche Wirkung meist mehr als bescheiden. Diese Feststellung erstaunt keineswegs, konnte doch in den letzten Jahren, insbesondere unter dem Einfluß zunehmender Erdölknappheit und allgemeiner Spartendenzen, der Benzinverbrauch z. B. berechnet pro 100 Tonnen-Kilometer durch andere Maßnahmen ganz wesentlich, von etwa 8 bis 9 Liter (1930) auf etwa 5 bis 7 Liter (1978), gesenkt werden.

Dieser bedeutsame Fortschritt ist nicht zuletzt auch der besseren Gemischbildung und -verteilung zu verdanken. So ist heute auf diesem Gebiete durch Einbau zusätzlicher Sparapparate praktisch nichts mehr zu holen. Daher werden heute solche Geräte denn auch sowohl in den Fach- als auch sonstigen Zeitschriften nur noch sehr selten angepriesen.

Angebliche Benzinersparnis einiger ausgewählter Konstruktionen

Geräte ohne Sekundärluftzufuhr

Gerät	Ersparnis
Verwirbelungseinsatz	10 bis 20 Prozent
Flügelrädchen	10 bis 20 Prozent
Durch Auspuffgas beheiztes Homogenisierungsgitter	bis 20 Prozent
Durchmischungsvorrichtung (Beeinflussung der Luftströmung vor dem Vergaser)	8 bis 30 Prozent

Geräte mit Sekundärluftzufuhr

Gerät	Ersparnis
Einsatz zur Erzeugung einer Drallwirkung durch tangential eingeführte Sekundärluft	bis 20 Prozent
Doppel-Flügelrädchen	10 bis 20 Prozent



Eine weitere Konstruktion mit gegenläufigen Flügelrädchen.

Glauben Sie ja nicht, daß wir die Hände in den Schoß gelegt haben, als uns der Reifen mit dem gelben Streifen gelungen war.

Während der Conti TS 771 sich Märkte in Europa, Afrika, Amerika, Asien und Australien eroberte und dazu bei Audi, BMW, Daimler-Benz, Ford, Lancia, Opel, Porsche, Renault, Talbot, Volkswagen, Volvo etc. ab Werk eingebaut wird, haben wir ihn uns immer wieder vorgenommen. Und ihn energieoptimiert. Also dafür gesorgt, daß Ihr Auto mit diesem Reifen weniger Energie braucht. Das ist gelungen.

Continental



Immer nur Auto fahren- nein danke!

Was so für den einen arg provozierend, ketzerisch und tabubrechend klingt, das ist für den anderen eine längst abgestandene Selbstverständlichkeit. Von Herbert Brückner, Senator für Gesundheit und Umweltschutz der Freien Hansestadt Bremen, war es als wachrüttelndes und ermunterndes Motto gedacht, mit dem er die Teilnehmer am 1. Internationalen Fahrradkongreß „Velo City" Anfang April in der Hansestadt begrüßte. In einer Stadt, in der es seit 1897 von der Fahrbahn getrennte Radwege gibt, in der das Kurzstrecken-Verkehrsmittel Fahrrad bei der Verkehrswegeplanung berücksichtigt wird und dessen Landtag im Juli 1979 beschloß: „Die Bürgerschaft (Landtag) ist der Meinung, daß dem Fahrrad als umweltfreundlichem Transportmittel in Zukunft eine größere Beachtung und Berücksichtigung bei allen Planungen im Verkehrsbereich geschenkt werden muß.

Eine Förderung des Radfahrens ist gleichzeitig ein Beitrag zum Umweltschutz, zur Gesundheitspflege, zur Verkehrsentlastung sowie gegen steigende Energiepreise." Die Bürgerschaft erwartet deshalb, daß ein von Fachleuten erarbeiteter Forderungskatalog bei der Planung berücksichtigt wird.

Recht mutig erscheint mir auch der Leitsatz in Brückners forsch-frischer Begrüßungsrede: „Wenn wir uns nicht ‚morgen' entscheiden, uns vor unseren Autos anders zu verhalten, als religiöse Inder vor ihren Heiligen Kühen, dann sehe ich wirklich den inhumanen Tod des Patienten ‚Stadt als Lebensraum.'" Es ist deshalb ein schneidiger Ausspruch, weil die folgerichtige Konsequenz aus dieser Erkenntnis doch wohl ein radikaler Eingriff in die wirtschaftspolitischen Strukturen wäre. Was, wie wir hinreichend wissen, noch nie zum Besseren für die Allgemeinheit geführt hat. Deshalb wird dem ausgenüchterten Lobby-Rausch der autogerechten Stadt auch nicht das andere Extrem folgen dürfen. Brückner: „Das große Vorbild einer andererseits fußgänger- bzw. fahrradgerechten Stadt sehe ich auch noch nicht." Schon die Altvordern predigten als Maß der Vernunft die goldene Mitte, den gemeinsamen Nenner. Es ist chic geworden, das Auto als notwendigerweise geduldetes Übel anzuprangern (und uneingeschränkt zu benutzen) und das Fahrrad aufs Podest der neuesten Errungenschaften zu stellen, mit denen sich die Verkehrsprobleme der Kommunen und ihres Einzugsbereiches vermeintlich bequem und schnell lösen lassen. Also 'rin in die Kartoffeln, 'raus aus die Kartoffeln.

„Ich plädiere für eine sinnvolle-

re Nutzung des Autos, für eine bessere Arbeitsteilung unter den verschiedenen Verkehrsmitteln, für einen wirklichen kombinierten Haus-zu-Haus-Verkehr!“ Was Senator Brückner fordert, das läßt sich mit der zeitgemäßen Vokabel der Emanzipation aller Verkehrsmittel umschreiben. Weil das noch so einleuchtende Zelebrieren logischer Erkenntnisse aber noch lange nicht die Zustände ändert, werden gerade die verantwortlichen Kommunalpolitiker noch manches Licht in ihren Planungsbüros leuchten lassen müssen, bevor die wirklichen Fehlerquellen sichtbar und – vielleicht – verstopfbar werden. Sie aufzudekken, war eines der Ziele des Bremer Kongresses, der vom Senat der Hansestadt und dem Berliner Umweltbundesamt finanziert wurde. Organisiert hat ihn der noch etwas tolpatschige, im September 1979 gegründete „Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V.“, der sich modegerecht kurz „ADFC“ rufen läßt. Und sich als Lobbyist der bundesrepublikanischen Alltagsradler versteht. Ob er als solcher auch politisch ernst genommen wird, das wird nicht zuletzt davon abhängen, wie seine Funktionäre den „Kredit“ Fahrradkongreß „Velo-City“ zu verzinsen, also nutzbringend auszuwerten in der Lage sind. Nicht nur die dinglichen hervorragenden Startbedingungen sollten die ADFC-Oberen auf Höchstleistung schalten. „Schon die Tatsache, daß dieser Kongreß zustande kam und so gut besucht ist, daß der Mensch so unvernünftig und selbstzerstörerisch nicht ist, wie manche Kulturpessimisten auch unter den Ökologen zu meinen scheinen“, formulierte erwartungsvoll Dr. Heinrich Freiherr von Lersner, Präsident des Umweltbundesamtes, in seiner Begrüßungsansprache.

Die Vielzahl der Arbeitsgruppen mit internationaler Besetzung (und entsprechenden Kommunikationsschwierigkeiten) dokumentierte einerseits das engagierte Bemühen, das Thema Fahrradverkehr so weit aufzudröseln, daß sich erfolgversprechende Ansätze für eine effektive Verbandsarbeit formulieren ließen; andererseits machte es gerade die Vielzahl der Arbeitsgruppen mit ihrem geradezu irrwitzigen Spektrum aus Einzelbeiträgen und Referaten unmöglich, das Kongreß-Angebot in den Griff zu bekommen.

Der Nutzeffekt dieser Bremer Bestandsaufnahme hängt also ganz entscheidend davon ab, ob es dem finanziell dünnbeinigen ADFC gelingt, die Arbeitsgruppenergebnisse ordnend zu dokumentieren. Nur durch die Harmonisierung von Anspruch und Wirklichkeit nämlich wird jene Rückkopplung erreicht, die der Verband für seine Lobbyistentätigkeit als Anerkennungsmerkmal so dringend braucht. Denn „die lang anhaltende ‚Geräuscharmut‘ der Pedaltreter war politisch sicher von Nachteil“, stellt Senator Brückner bündig fest. An Qualität und Quantität mangelte es in Bremen nicht. Fußgänger und Radfahrer könnten also durchaus die Schwelle der örtlich funktionierenden Bürgerinitiativen überschreiten und sich eine überregionale Interessenvertretung von landes- und bundespolitischer Bedeutung schaffen.

Dem Fahrradverkehr und seinen Problemen werden mittlerweile nicht nur vom Bund geförderte Forschungsprojekte gewidmet, sondern Landesregierungen haben den Wert erkannt, den die Förderung des Radfahrens ganz allgemein mit sich bringt. So wie der System-Götze Zuwachsrate seine Blindgläubigen immer häufiger im Stich läßt, das Rennen um mehr Umsatz übers Rasen ins Keuchen gerät, so ist die Städte-, Straßen- und Verkehrsplanung weitgehend außer Kontrolle geraten. Man ist endlich zu der planerischen Erkenntnis gekommen: Nein, so kann's nicht mehr weitergehen. Allerdings mußte dazu erst jeder von uns erleben was es bedeutet, wenn die frei machende Auto-Mobilität in der Schlange, im Stau und in der nervenzermürbenden Suche nach Park- und Standplätzen endet, um die herum dann Mitbewerber wie Habichte kreisen. Nachdem nun aber selbst das Herumstehenlassen, das mal schnelle Abstellen so teuer wird, das man sich schon arg tummeln muß, will man nicht den Preis einer deftigen Brotzeit zahlen, jetzt haben wir Zeit zum Nachdenken. Jetzt läßt man der vorher euphorisch, als jeweils besondere Leistung herausgestellten Verkehrsentwicklung nicht mehr jenen freien Lauf, mit dem sie alles überholte, was nicht autogerecht erschien.

„Dies hatte die uns allen bekannten Auswirkungen – Zerstörung wertvoller Bausubstanz, gravierende Einschnitte in Stadt- und Landschaftsbild, starke Beeinträchtigungen von Straßen- und umliegenden Flächennutzungen. Das Fahrrad stellte in dieser Entwicklung einen Störfaktor dar. Eine Lösung der Probleme erhoffte man sich durch das allmähliche Verschwinden des Fahrrads aus dem Stadtverkehrsgeschehen.“ Diese Bilanz von Dipl.-Ing. Wilhelm Angenendt, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadtbauwesen der Uni Aachen, macht auch klar, warum unsere Fahrräder so nahezu gar nichts vom technischen Fortschritt mitbekommen haben. Nun ja: „Wir gaben Milliarden aus, um den Autofahrer vor Unfällen zu schützen mit der Folge, daß der Radfahrer sich vor Unfällen nur mehr dadurch schützen konnte, daß er sein Rad im Keller verstauben ließ“, assistiert unterstreichend Dr. v. Lersner, der Präsident des Umweltbundesamtes. Daß dieser Entwicklungsstillstand der Attraktivität des Fahrrads eins auswischte, ist wohl klar. So klar wie dies: Wer fährt denn schon Rad.

Schüler, Hausfrauen und Rentner, wie wir aus den dürftigen statistischen Erhebungen wissen. Na eben! Gell, für die reicht's doch allemal, was da auf den Markt geschmissen wird. Für die anderen – ist das Ausland da: „Die Mär vom angeblich ‚ausentwickelten‘ Fahrrad, in Deutschland beständig genährt, findet in Japan offensichtlich keinen Glauben. Allerdings haben sich die Japaner auch ein ‚Fahrradtechnisches Forschungszentrum‘ zugelegt, in dem 65 Wissenschaftler und Techniker an der Zukunft ihrer Industrie arbeiten; zehn Millionen Mark geben sie jährlich für Fahrradforschung aus. Die Mittel stammen aus den staatlichen Lotterie- und Wetteinnahmen“, schreibt Dr. Horst-Erhard Lessing in der Wochenzeitung „Die Zeit“. Lessing, Privatdozent an der Universität Ulm, gilt als einer der führenden deutschen Fahrradexperten und war Referent beim Bremer Kongreß „Velo-City“.

Wir, aufgeblasen vor Stolz über unsere innovativen Fähigkeiten, scheinen in diesem Bereich verdammt kurzsichtig zu sein. Aus Überheblichkeit oder Fehleinschätzung der Marktmöglichkeiten – das ist hier die Frage. Man muß nicht unbedingt an die Exportmöglichkeiten in die Entwicklungsländer denken, die aus unserer Erfahrung profitierend und schon der Ölpreisentwicklung wegen für das Verkehrsmittel Fahrrad aufgeschlossen sein dürften. 1978 lag der Fahrradbestand in der Bundesrepublik bei 490 je 1000 Einwohner. Schon vorher setzte der ungebrochene Fahrradboom ein. 1979 wurden 2,8 Millionen neue Fahrräder verkauft, das waren knapp vier Prozent mehr als 1978.

„Die Förderungswürdigkeit des Radverkehrs ist hinlänglich geklärt. Das Fahrrad ist umweltfreundlich, es verursacht keinen Lärm, keinen Staub und keine Abgase. Es harmoniert mit Bausubstanz und Landschaft. Das Fahrrad wird der Forderung nach Ubiquität (Allgegenwart) des Stadtverkehrs gerecht. Es ist jederzeit verfüg-

Der auf der Fahrbahn markierte Fahrradstreifen; provisorischer Ersatz für einen ausgebauten Radweg. Er wird durch einen Strich von der Fahrbahn getrennt und durch das Fahrradsymbol gekennzeichnet. In Holland ist der Fahrradstreifen tausendfach erprobt. In den neuen Hinweisen der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen zum Radverkehr wird er auch für Deutschland empfohlen. Er ist sehr schnell und kostengünstig anzulegen.



Markierte Radstreifen vor Kreuzungen: Für Radfahrer und Autofahrer eine Orientierungshilfe. Sie erleichtern das Vorfahren bis an die Kreuzung für die Radfahrer. Sie machen das Linksabbiegen für die Radfahrer sicherer. Sie zeigen dem Autofahrer, daß er stets mit Radlern rechnen muß.



Eigene Aufstellzonen für Radler vor einer Ampel: So werden die wartenden Radler vor dem Kraftfahrzeugstrom sicher über die Kreuzung geführt. Unter Umständen kann die Grünphase für die Autos durch eine Vorampel verzögert werden, dann klappt das Queren sicherer.



An Einmündungen und Kreuzungen sollte ein Radweg stets durchmarkiert werden, am besten wird der farbige Belag einfach durchgezogen. Das bremst den querenden Autoverkehr und macht rechtzeitig auf die Radfahrer aufmerksam. Es ist im Grunde das gleiche Prinzip wie der Zebrastreifen beim Fußgänger (Beispiel Den Haag).

bar, die Fahrt mit dem Fahrrad verspricht häufig Reisevorteile.

Das Fahrrad hat einen relativ geringen Raumbedarf. Es wirkt der bestehenden Parkplatznot in den Städten entgegen und hilft, das Straßennetz zu entlasten. Das Fahrrad ist unabhängig von sich verteuernden Energiequellen, seine Benutzung trägt nicht zuletzt zur Gesunderhaltung bei."

Diese grundsätzlichen Feststellungen von Wilhelm Angenendt finden eine konsequente Umsetzung in der vom Umweltbundesamt konzipierten „Fahrradstiftung". Sie soll unabhängig und bürgerlichen Rechts sein. Sie soll „bürgerschaftliche Aktionen zugunsten des Fahrradverkehrs sowie Forschungen frei von politischen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten unterstützen und fördern". Dazu Präsident Dr. v. Lersner in Bremen: „Bisher wurden die Belange der Radfahrer bei Bauleitplänen und Verkehrsplänen ja oft schlicht vergessen, weil niemand für sie zuständig war und auf keine Pressuregroup Rücksicht genommen werden mußte." Ja, ohne Druck geht bei uns halt nun mal nix. Oder doch?

Eine ebenso überraschende wie starke Resonanz erlebte das Umweltbundesamt auf die Bekanntmachung seines Modellvorhabens „Fahrradfreundliche Stadt". 125 Städte in der Größenordnung zwischen 30000 und 100000 Einwohnern bewarben sich darum, mit Unterstützung der Umweltbehörde zu einer Modellstadt für den Fahrradverkehr zu werden. Das heißt, es soll eine vorbildliche Radverkehrsinfrastruktur konzipiert und realisiert werden. Grob skizziert sind folgende Ausstattungsmerkmale ermittelt worden.

Integrierte Radwege-/Fußwege-/Grün-Achsen, die vom fließenden Kfz-Verkehr befreit sind. Diese Achsen sollen alle Schwerpunkte des Fahrrad-Ziel- und Quellverkehrs miteinander verbinden;
Als spezifische Lösungen sind vorgesehen:
- Fahrradstreifen auf dem Bürgersteig,
- Fahrradstreifen auf der Fahrbahn,
- Gestaltung sicherer Einmündungen und Kreuzungen.

Radwege-Leitsysteme (Beschilderung), Abstellanlagen (überdacht),
Verleihstellen für Fahrräder und Zubehör,
Fahrrad-Service-Stationen,
Symbiose fahrrad-öffentlicher Verkehr,
Park-and-Ride für Einpendler.
Hier will man nach dem Bremer Modell kommunale Fahrräder zum kostenlosen Gebrauch (bei Pfandhinterlegung) oder Mietfahrräder zu geringer Benutzungsgebühr für die Fahrt vom Parkplatz in die Stadt und zurück anbieten, wobei der Reiz insbesondere darin liegt, daß der P+R-Platz in das Netz der speziellen Radwege-Achsen einbezogen ist.

„Das Fahrradbewußtsein steigt auch bei Behörden und Politikern", meinen die Berliner Umweltbeamten.

Daß es genug Faktisches, Überzeugendes dafür gibt, das Fahrrad stärker und sinnvoller in die Stadtverkehrsplanung einzubeziehen, das dokumentieren nicht nur die viel genannten Holländer, das praktizieren schon länger auch deutsche Stadtoberhäupter. Zum Beispiel Oberbürgermeister Dr. Dietmar Hahlweg, der Deutschlands jüngste Großstadt Erlangen mit gutem Willen, Sachverstand und Engagement fahrradfreundlich machen läßt. Ohne daß dort die Verkehrsuhren angehalten worden sind. Er hat „ganz einfach" ein Planungskonzept erarbeiten lassen, daß dem Fahrrad die Nutzung und Ausreizung seiner Möglichkeiten erlaubt. Es gibt eine eigene Arbeitsgruppe für Radwegeplanung und Radwegebau. Sie wurschtelt nicht ressortegoistisch vor sich hin, sie plant und realisiert in Zusammenarbeit mit den einschlägigen städtischen Ämtern. Seit 1970! Ergebnis: Das Fahrrad hat am Gesamtverkehr einen Anteil von etwa 25 Prozent geschafft.

Auch wenn die topographische Situation das Radfahren wie in Bremen oder anderen „flachen" Städten begünstigt: Im Bundesdurchschnitt liegt der Anteil bei etwa 6,25 Prozent. In Bremen, das gar schon „Historisches zum Radverkehr" aufzuweisen hat, liegt der Anteil bei 19 Prozent. Etwas griffiger dargestellt: Knapp 220000 Fahrten, die werktäglich mit dem Fahrrad durchgeführt werden, bedeuten, daß für fast jede fünfte Fahrt in Bremen, unter den Verkehrsmitteln Auto, Bus oder Bahn, das Fahrrad gewählt wird. Die herausragende Stellung Erlangens als fahrradfreundliche Stadt wurde nicht zuletzt erreicht dadurch, daß man das Fahrrad als emanzipiertes Verkehrsmittel in alle planerischen Überlegungen mit einbezog. Dies hatte zur Folge, daß einige Einbahnstraßen von Radfahrern auch in Gegenrichtung benutzt werden dürfen. Weil man nämlich weiß, daß Radfahrer umwegfeindlich sind und Nebenstrecken zum Beispiel nur dann angenommen werden, wenn sie wirklich durchgängige Verbindungen darstellen, also die schnellste Strecke zum Ziel sind. Dieser Forderung folgt auch die an einigen Kreuzungen vorgezogene Grünphase für den Radverkehr. Oder die Berechtigung zum Radeln auf Busspuren. An vielen Stellen wurden zu Lasten der Fahrbahnen eigene Fahrradstreifen abmarkiert. Und derzeit ist eine Trasse in der Mache, auf der Radfahrer einmal quer durch die Stadt „flitzen" können. Hier also wird der Radler als Verkehrsteilnehmer ernst genommen. Nicht als sozial minderwertiger Straßenbenutzer abqualifiziert und nicht wie ein Wohlstandskrüppel behandelt, der nichts anderes ist als ein Störenfried im tempoorientierten Verkehrsfluß.

Wenig gekostet und gezündet haben auch sogenannte Mängeldokumentationen, wie sie zum Beispiel von Gutachtern für Berlin und Köln erstellt wurden. Dort wollen die Stadtväter ganz einfach wissen, welche Defizite die Bürger davon abhalten, sich aufs Stahlroß zu schwingen. Festgestellt wurden die fahrradfeindlichen Situationen und Zustände, aufgezeigt die möglichen Veränderungen. Wer sich mit dem Radfahren auseinandersetzt, der fordert in der Regel: Wir brauchen Radwege. Daß dies durchaus nicht das Nonplusultra der innerstädtischen Verkehrsberuhigung und auch nicht das zur Lösung unserer innerstädtischen Verkehrsmisere ist, das ist nicht erst seit Bremen klar.

„Kurzfristig wird es zunächst einmal darum gehen, durch geeignete Maßnahmen gefährliche Konfliktsituationen zu entschärfen und die Anzahl der Konfliktmöglichkeiten zu reduzieren. Weiterhin muß versucht werden, durch eine zweckmäßige Aufteilung des in den meisten Fällen nur begrenzt vorhandenen Straßenraumes den Straßennutzungs- sowie den damit verbundenen Qualitätsansprüchen auch des Radfahrers gerecht zu werden. Es ist vor allem zu überlegen, wie der

ASCONA.
Er hat, was Sie wünschen.

Nehmen Sie zum Beispiel den Ascona Luxus:

Halogen-Hauptscheinwerfer ☐ heizbare Heckscheibe ☐ seitliche PVC-Schutzleiste ☐ Zierleisten an Regenrinnen, Einstiegschwellern, Radausschnitten und Seitenfenstern ☐ auf Wunsch Verbundglas-Frontscheibe ohne Mehrpreis ☐ zwei Rückfahrscheinwerfer ☐ Sportfelgen 5 J x 13 ☐ Stahlgürtelreifen 165 R 13 82 S ☐ kunststoffummantelte Stoßfänger ☐ schmutzabweisender Außenspiegel, Fahrerseite ☐ abschließbarer Tankdeckel ☐ stufenlos verstellbare Ruhesitze vorn ☐ einstellbare Kopfstützen vorn ☐ Armlehnen vorn und hinten ☐ Mittelkonsole, farborientiert ☐ gepolsterte Instrumententafel ☐ Beleuchtung für Handschuhfach und Kofferraum ☐ Warnlampe für Handbremse und Kupplungsspiel ☐ beleuchteter Zigarettenanzünder ☐ Tageskilometerzähler ☐ großer, abblendbarer Innenspiegel ☐ Scheibenwischer-Intervallschaltung ☐ hochwertiger Schlingenteppich in Polsterfarbe ☐ 3-Punkt-Sicherheits-Automatikgurte vorn ☐ zwei 3-Punkt-Sicherheits-Automatikgurte und ein Beckengurt hinten ☐ Make-up Spiegel in rechter Sonnenblende ☐ Haltegriffe hinten mit integrierten Kleiderhaken ☐ 2 Ascher im Fond ☐

Besuchen Sie Ihren Opel-Händler; er zeigt Ihnen gerne, was die Ascona-Modelle – vom 1.3 N-, 44 kW (60 PS), bis zum 2.0 E-Motor, 81 kW (110 PS) – alles mit auf den Weg bekommen haben.

Verbrauch in 1/100 km nach DIN 70030, 1.3 N-Motor (Normalkraftstoff):
bei 90 km/h 7.0, bei 120 km/h 9.5, im Stadtverkehr 10.2.
Günstige Finanzierung durch die Opel Kredit Bank.





An manchen Stellen kann es nötig werden, Radfahrer gegen Einbahnstraßen zu führen, z. B. wenn sie sonst auf gefährliche Verkehrsstraßen abgedrängt würden. Wichtig wird dies vor allem bei Einbahnsystemen in Zusammenhang mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Ein Zusatzschild am Anfang und Ende der Einbahnstraße zeigt die Ausnahmeregelung an. In Holland hat sich diese Regelung vielfach bewährt. In Deutschland gibt es bis jetzt nur wenige Beispiele.



„Radweg" in einer Fußgängerzone. In Randbereichen von Fußgängerzonen mit geringem bis mittlerem Fußgängerverkehr sollte das Radeln auf extra markierten Flächen möglich sein. In großen Fußgängerzonen würde sonst der Radverkehr zu sehr behindert und auf gefährliche Ringstraßen oder Tangenten abgedrängt. Die Markierung zeigt den Fußgängern, daß sie mit Radfahrern rechnen müssen. Wo der Radweg einen Fußgängerstrom quert, erhält der Fußgängerstrom durch einen Zebrastreifen Vorrang.

Radfahrer besser in das Gesamtverkehrsgeschehen eingebunden werden kann. Durch Entwicklung und Verwirklichung ausgereifter, realistischer Lösungen ist dabei dafür zu sorgen, daß der Radverkehr keine vorübergehende Modeerscheinung ist, sondern langfristig seinen Beitrag bei der Bewältigung der Verkehrsarbeit trägt." Angenendt plädiert deshalb weiter für eine Nutzungsmischung des Verkehrsraums durch die verschiedenen Verkehrsmittel – also genau das Gegenteil von dem, was immer noch praktiziert wird. Weil dies so ist, forderte Dr. Heiner Monheim von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung in Bremen: Es ist nötig, sich Mut für eine Utopie zu machen und nicht zuletzt aus didaktischen Gründen diese radikal zu formulieren. Denn: Was kann ich bei geltender Rechtslage und herrschenden Verhaltensformen bis „morgen" realisieren? Wir aber müssen endlich nicht nur an morgen, sondern auch mal an übermorgen denken. Deshalb, so Monheim, habe ich den Mut zu radikalem Denken – ohne zu glauben und mich der Illusion hinzugeben, daß übermorgen die Welt so aussieht, wie ich's heute formuliere. „Wir sind keine Gesellschaft von Wölfen, wir sind in erster Linie soziale Wesen", meint er zuversichtlich und argumentiert: Die Hauptunfallquelle für Radfahrer ist nicht das Fahren auf der Strecke, auf den Stadtstraßen, sondern das sind die Einmündungen und Kreuzungsbereiche. Der herkömmliche Radweg nutze hier gar nichts, denn er höre ja genau da auf, wo's für den Radfahrer gefährlich werde. Hier also müsse erst mal Entscheidendes getan werden – und darauf sei unsere Planung bis heute nicht vorbereitet. Woher denn auch, wenn zur Beurteilung der Verkehrssicherheit von Radfahrern wesentliche Daten und Unterlagen fehlen. Man fangt da zwar recht behutsam zu forschen an, aber der Faktor Zeit spielt dabei noch eine untergeordnete Rolle. Immerhin weiß man:

– es ist 10 Mal gefährlicher 1 km zu radeln als Auto zu fahren,
– es ist 1,7 Mal gefährlicher 1 Stunde zu radeln als Auto zu fahren.

Alles was der Sicherheit des Radfahrens dient, das fördere aber auch automatisch die Attraktivität dieses Verkehrsmittels. Dies vor allem auch bei potentiellen Radfahrern, meint Dr. Monheim. Er widerspricht in diesem Zusammenhang den Vertretern jener Gespenstermalerei, die da behaupten, daß jedwede Einschränkung gewohnter Autofahrer-Privilegien zu einer Kaufunlust führen müsse, die letztendlich dann schuld sei, wenn Arbeitsplätze verloren gingen. Monheim: Es geht bei allen Überlegungen doch in der Regel um die Art des Autogebrauchs, definiert in der Frage – wann fahre ich Auto, wann nicht? Es gehe also nicht primär um die Überlegung: Autoanschaffung, Autobesitz. Eine fahrradfreundliche Stadt, das bedeute doch nicht automatisch, daß dies eine autofeindliche oder gar eine Stadt ohne Auto sei. Allerdings werde es nicht mehr seine heutige Bedeutung haben. Was andererseits wiederum als Wechselwirkung nicht auf jenem radikalen Niveau stattfände, das zwangsläufig ein Wirtschaftszweig ruiniert und Arbeitsplätze frei werden würden. Selbst wenn die Städte mit entschiedener Konsequenz zur flächenhaften Verkehrsberuhigung schritten, dann „wird dies nur geringe Veränderungen in der Autoproduktion zur Folge haben". Monheim geht sogar so weit, die Forderung nach innerstädtischer Verkehrsberuhigung und fahrradfreundlicher Stadtplanung als Stimulanz für die Automobilindustrie auszulegen. Denn die Stadt der Zukunft fordere Autos, „die ganz anders aussehen als unsere heutigen".

Was war das für ein Lamento, als die Fußgängerzonen eingerichtet wurden. Man vergraule die Autofahrer und vertriebe damit notwendige Kaufkraft aus den Städten – hieß es „wissenschaftlich untermauert". Monheim: Das Gegenteil ist der Fall. Und: Es wurde sogar ganz erhebliche Kaufkraft in die Zentren zurückgeholt, obwohl viele Fußgängerzonen mit Park-Restriktionen verbunden wurden. Das Auto werde zum Teil doch nur deshalb benutzt, weil schlechter und gefährlicher Rad- und Fußwege wegen gar nichts anderes übrig bliebe. Die Alternative zum Auto ist – nicht das Fahrrad. Aber der Radfahrer müsse endlich als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer behandelt werden. Es ginge nicht, daß ausgerechnet der Vernünftige mitleidig betrachtet und planerisch mißachtet werde. Immerhin seien acht Millionen Radfahrer eine ernstzunehmende Gruppe. Allein die Zahl der Toten und Verletzten rechtfertige aus wirtschaftlichen Gründen entschiedene Maßnahmen zum Schutz der Radler.

Monheim: Eine bundesweite Umfrage hat ergeben, daß in den vergangenen zehn Jahren in Fußgängerzonen mit eingeschränktem Autoverkehr kein einziger Unfall registriert wurde, bei dem auch nur ein Fußgänger getötet oder schwer verletzt worden wäre. Auch dort nicht, wo es zur extremen Mischung von Fußgänger- und Autoverkehr kommt. „Man fährt langsam und verhält sich sozial. Dort können Mütter ihre Kinder frei laufen lassen. Wir sollten also nicht zu pessimistisch sein, denn Autofahrer überfahren ja Kinder nicht, weil sie Unmenschen sind, sondern weil Verhältnisse etabliert und ein System geschaffen wurde, das das Heineinrutschen in eine solche Sache fördert. Das sind in der Regel keine Brutalinskis. Das sind Menschen, die durchaus zur sozialen Koexistenz bereit sind." Berücksichtigt man, daß zum Beispiel 70% des deutschen Innerorts-Straßennetzes zum Typ der verkehrsarmen Straße zählt, dann dürfte es auch den Bockigen nicht schwerfallen, sich vorzustellen, daß man mit ihnen das Fahrrad zum Maßstab der städtischen Raumordnung und Verkehrsberuhigung machen kann. Unisono wurde in Bremen gefordert: Wir wollen ein Verkehrssystem, in dem die Verkehrsberuhigung netzförmig die ganze Stadt überzieht.

„Rein technische Maßnahmen für den Fahrradverkehr nutzen (aber) wenig, so lange nicht durch sehr intensive, dauernde Aufklärungsarbeit bei Politikern, Planern und Bevölkerung eine ‚Bewußtseinserweiterung' in Richtung auf ein Ernstnehmen des nicht motorisierten Verkehrs bewußt wird" – schreibt Dr. W. Schwerdtfeger, Planungsreferent der Landeshauptstadt München, uns allen hinter die Ohren. Hören und begreifen wir, was in Bremen in Szene gesetzt wurde, dann könnten unsere Wohnstraßen wieder jenen idyllischen Charakter vorweisen, den wir andernorts suchen und mögen. Monheim: Es geht nur um die Maßstäblichkeit der Anlagen, die wir bauen. Die idyllische Straße – hat Fahrradmaßstab.

Wolfgang Schachermeier



Früher kurbelte der Schrankenwärter, heute kommandiert modernste Elektronik die automatischen Schranken. Geblieben ist das Risiko für den Autofahrer, am Bahnübergang unter die Räder zu kommen.

Achtung, Bahnübergang! Kein Mensch weit und breit

Eine Szene, die jedem Autofahrer bekannt ist: Man fährt auf einen Bahnübergang zu; da leuchtet plötzlich ein rotes Blinklicht oder – nach einem gelben Licht – ein rotes Dauerlicht auf, und kurze Zeit danach senken sich die Schranken. Und dies, obwohl weit und breit kein Schrankenwärterhaus zu sehen ist. Die Sache funktioniert also automatisch. Doch wie? Und könnte der Automat nicht auch einmal versagen?

An dieser Stelle müssen wir zunächst etwas System in die Bahnübergangstechnik bringen. Gibt es doch fünf verschiedene Arten von Sicherungsmethoden.

Im Bereich der Deutschen Bundesbahn zählt man derzeit rund 25 500 Bahnübergänge. Davon werden 27 Prozent durch Wärter bedient und 0,8 Prozent durch sogenannte zuggesteuerte Vollschranken gesichert. 2 Prozent sind ebenfalls wärterbedient, bleiben aber normalerweise geschlossen und werden nur auf Anruf von einem Sprechgerät aus kurzzeitig geöffnet; sie heißen „Anrufschranke". Die Übergänge mit Lichtsignalanlagen und Halbschranken (sämtlich zuggesteuert) machen 7,6 Prozent aus. 11,3 Prozent aller Übergänge haben überhaupt keine Schranke, immerhin aber Lichtsignalanlagen. Die übriggebliebenen 51,3 Prozent sind technisch nicht abgesichert. (Hier handelt es sich zumeist um Kreuzungen mit reinen Fußwegen, mit Feld- und Waldwegen und mit selten befahrenen Straßen über Nebenbahnen.)

Man sieht, die zuggesteuerte Schranke ist noch deutlich in der Minderzahl. Sie wird aber in der Zukunft mehr und mehr installiert werden. Hat sie sich doch von allen Sicherungssystemen als die beste erwiesen.

„Zuggesteuert" heißt: Das Schließen der Schranken und später auch das Wiederöffnen wird von dem fahrenden Zug ausgelöst. Dazu sind in ausreichender Entfernung vor dem Übergang an den Schienen Kontakte angebracht. Früher waren das rein mechanische Kontakte unterhalb der Schiene, die dann ansprachen, wenn ein Zug darüberrollte und die Schiene etwas nach unten drückte. Diese Technik läßt sich bei den modernen Schienen mit verstärktem Profil nicht mehr anwenden, denn deren Schwingungen sind zu gering. Deshalb arbeiten die neuen Kontakte nicht mechanisch, sondern magnetisch: Rollt der Zug über die Kontaktstelle, so werden dort die Magnetfelder von zwei Permanentmagneten durchschnitten. Diese Feldstörung ruft einen Stromimpuls hervor, der – wie schon bei mechanischer Kontaktgabe – über eine Kabelleitung zum Schrankenmotor läuft. Die Schranken senken sich.

Bei beiden Systemen – dem mechanischen wie dem magnetischen – sind jenseits des Bahnübergangs Gegenkontakte angebracht. In dem Augenblick, da das letzte Rad des Zuges drüber hinweggerollt ist, geben diese Gegenkontakte das Kommando „Schranke wieder öffnen"!

Die Sache funktioniert mit größter Zuverlässigkeit. Dennoch ist man seit einigen Jahren dabei, eine zusätzliche Sicherung einzubauen: ein Signal zwischen Schienenkontaktstelle und Straßenübergang, das sich nur dann auf „freie Fahrt" einstellt, wenn der Schrankenschließkontakt ausgelöst hat und die Schranken selbst in Schließstellung verriegelt sind. (Ebenso verfährt man übrigens bei handbedienten Schranken.) Darüber hinaus wird jede Art von Störung am System automatisch der zuständigen Überwachungsstelle gemeldet, die dafür sorgt, daß der Lokomotivführer nur mit schriftlichem Sonderbefehl und nur ganz langsam den betreffenden Bahnübergang passieren darf.

Bevor sich die Schranken senken, bekommt der sich nähernde Autofahrer oft ein Vorwarnsignal: Meist leuchtet am Andreaskreuz ein rotes Blinklicht oder – nach kurzem Gelblicht – ein rotes Dauerlicht auf; in seltenen Fällen ertönt ein Läutewerk. Das bedeutet: Nicht mehr durchfahren! Nach einigen Sekunden gehen dann die Schranken herunter, und zwar zuerst die rechtsseitigen „Zulaufschranken" und dann, ein bis zwei Sekunden später, die linksseitigen „Ablaufschranken". Noch narrensicherer sind die sogenannten Halbschranken, mit denen die Straße nur rechtsseitig gesperrt wird: Bei ihnen kann selbst ein Schlafwandler, der während des Schließvorgangs noch durchgeschlüpft ist, auf dem Bahnübergang nicht eingesperrt werden, weil drüben der Fluchtweg offen bleibt. Übrigens, wen's interessiert: Eine Vollschranke wie auch eine Blinklichtanlage mit oder ohne Halbschranke kostet 250 000 bis 300 000 Mark.

Im Jahr 1978 ereigneten sich in der Bundesrepublik 414 Bahnübergangs-Unfälle mit Zugzusammenstoß, das waren 0,03 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle. Hinzu kamen aber noch 1167 Schrankenbeschädigungen ohne Zusammenstoß mit einem Zug. Und man darf guten Gewissens hinzufügen: Die weitaus meisten dieser Unfälle waren leicht vermeidbar und somit ganz unnötig. A. W.


auto club
ACE
europa
... sogar das ist
beim ACE im
38 Mark Clubbeitrag drin!
Da ist weder Aufnahmegebühr extra zu bezahlen, noch Schutzbriefe für Inland- und Ausland! Hilfe durch die Deutsche Rettungsflugwacht inclusive Clubzeitschrift ACE Lenkrad (zweitgrößte Auto-Publikumszeitschrift in Deutschland). Alles in den 38 Mark schon drin! Wir meinen, es gibt trotz unserer halben Million ACE-Clubmitglieder immer noch zuwenig Kollegen die das wissen und deshalb woanders zuviel bezahlen. Wobei es leicht zu beweisen ist, daß unsere Leistungsvielfalt lückenlos, beispielhaft, einmalig ist.
-hier wird nicht an der Leistung gespart, sondern an Ihrem Geld!
auto club
ACE
europa



Der Beleg muß stimmen

Wer seine Kosten beim Finanzamt nachweisen will, braucht dazu die richtige Quittung

Viele Arbeitnehmer sind für ihren Chef mit dem eigenen Wagen auf Dienstreise und wissen nicht, daß sie am Ende des Jahres außer der üblichen Kilometerpauschale beim Finanzamt auch einen Einzelnachweis geltend machen können. Besonders bei den hohen Spritkosten dürfte dieser Nachweis für manchen wieder attraktiv werden. Man muß dazu allerdings ein Jahr lang jede Tankquittung sammeln. Wichtig dabei ist, daß man sich eine Quittung geben läßt, die vom Finanzamt auch anerkannt wird.

Tankbelege spielen dann eine Rolle, wenn ein Arbeitnehmer für berufliche Fahrten die Autokosten dem Finanzamt im einzelnen nachweisen will. Hauptkontingent dieser Fälle stellen noch immer die Dienstreisen. Den nächst größten Anteil bei den Einzelnachweisen stellen die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Bei den Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte kann nicht jeder den Einzelnachweis machen. Zugelassen sind dafür Arbeitnehmer, die an ständig wechselnden Einsatzstellen beschäftigt sind (beispielsweise Bau- und Montagearbeiter) und Körperbehinderte, deren Minderung der Erwerbsfähigkeit mindestens 70 Prozent beträgt oder deren Minderung der Erwerbsfähigkeit weniger als 70 Prozent beträgt, aber nicht weniger als 50 Prozent, und die erheblich gehbehindert sind.

Für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bekommen alle anderen derzeit je Entfernungskilometer 36 Pfennig Kilometerpauschale, so die gesetzliche Vorschrift. (Man kann natürlich auch sagen für den gefahrenen Kilometer 18 Pfennig.) Dazu braucht man keinen Quittungsnachweis.

Anders sieht die Sache bei Dienstreisen aus. Dort hat der Arbeitnehmer die Wahlmöglichkeit, für Fahrtkosten mit dem Auto (Motorrad wird für Dienstfahrten weniger in Frage kommen) eine Pauschale von 36 Pfennig je *gefahrenen* Kilometer zu beanspruchen oder den Einzelnachweis geltend zu machen (Lohnsteuer-Richtlinien; Abschnitt 25; Absatz 6, Nr. 1).

Die wenigsten, die für ihren Arbeitgeber unterwegs sind, kennen diese Wahlmöglichkeit.

Nach den lohnsteuerlichen Bestimmungen liegt dann eine Dienstreise vor, „wenn der Arbeitnehmer aus dienstlichen Gründen in einer Entfernung von mindestens 15 Kilometer von seiner regelmäßigen Arbeitsstätte vorübergehend tätig wird".

Will der Arbeitnehmer beim Lohnsteuerjahresausgleich (vom 1. Januar bis 30. September möglich) oder bei der Einkommensteuererklärung (bei keiner Fristverlängerung bis 31. Mai möglich) den Einzelnachweis antreten, so muß er alle beruflich und privat gefahrenen Kilometer im Jahr exakt notieren. Dann muß er die gesamten Autokosten (Steuer, Versicherung, Kundendienst, Pflege, Reifen, Sprit, Garagenmiete u. a. einschließlich der Abschreibungen) zusammenrechnen. Die Abschreibungen umfassen eine Verteilung der Anschaffungskosten für das Fahrzeug auf die voraussichtliche Nutzungsdauer (in der Regel sind das vier Jahre).

Die Summe wird dann im Verhältnis der beruflich und privat gefahrenen Kilometer aufgeteilt. Den beruflichen Anteil kann der Arbeitnehmer bei den Werbungskosten als Reisekosten geltend machen. Den privaten kann er nicht absetzen. Bei den Reisekosten kann er aber die Mehraufwendungen für Verpflegung geltend machen. Auch für die braucht er gültige Belege.

Nach einer Auskunft der Oberfinanzdirektion Stuttgart machen nur wenige von dem Nachweis der Einzelbeträge Gebrauch.

„Mit der Pauschale fährt man besser, denken die meisten, weil sie keine Erfahrung mit dem Einzelnachweis haben und die Arbeit scheuen", meint der Lohnsteuerreferent der Direktion. Sicher freut sich auch das Finanzamt nicht über die Mehrarbeit beim Nachrechnen der Einzelbelege. „Im Normalfall werden die Pauschalen auch den Einzelnachweis übertreffen", sagt Oberregierungsrat Langeneck.

Wie Gerhard Langeneck aber weiter erklärt, gibt es dennoch Fälle, in denen mit Einzelbelegen ein besseres Ergebnis zu erzielen ist. Vorrangig sind dafür vier Punkte maßgeblich:

- Wagentyp (teurer Wagen)
- gefahrene Kilometer
- die Anfälligkeit des Wagens für Reparaturen
- Pflege

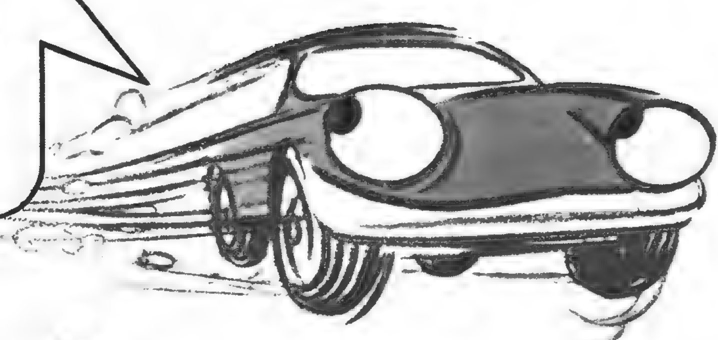
Wer also mit einem teuren Wagen beispielsweise mehr als 30000 Kilometer im Jahr fährt oder einen Wagen hat, den er öfters zur Werkstatt bringen muß und den er aus Zeitgründen vielleicht auch nicht selbst pflegen kann, für den lohnt sich der Einzelnachweis, insbesondere bei den heutigen Spritkosten, bestätigt der Fachmann in der Oberfinanzdirektion.

Er braucht dazu außer den verschiedenen Rechnungen auch Tankbelege, und zwar die richtigen. Zwar gebe es keine Vorschrift, wie ein gültiger Tankbeleg auszusehen habe, meint die Oberfinanzdirektion. Sie schränkt aber sofort ein: Zumindest müsse der Beleg den Namen der Tankstelle, den Betrag, die Literzahl und das Datum enthalten. Besonders wichtig, auch wenn es der Tankwart nicht glaubt: Auch der Name des Kunden sollte auf dem Beleg stehen.

Das hat einen ganz einfachen Grund, weiß Oberregierungsrat Langeneck von der OFD: „Sonst sammeln einige am Ende noch die Quittungen von den Kumpeln." Manche machen sich das zum Sport und wissen nicht, daß sie sich bös in die Finger schneiden können, wenn das Finanzamt dahinterkommt und Anzeige erstattet.

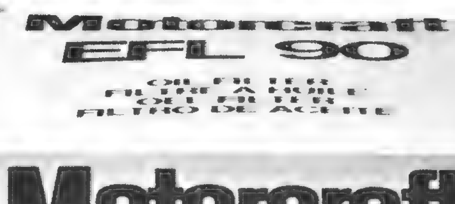
jms

ICH WAR KURZATMIG UND LAHM– DANN BEKAM ICH NEUE **MOTORCRAFT-FILTER!**



Motorcraft
EFA 86
Air Filter · Epurateur d'air
Luftfilter · Puricador de aire

Motorcraft
EFA 86



Motorcraft
SUPER
EFL 90
EFL 90

Motorcraft-Teile: Fitmacher für Ihr Auto.

Wenn Ihr Auto nicht mehr in Form ist, lassen Sie einfach einen neuen Motorcraft-Luftfilter einbauen.

Und wenn das Herzblut Ihres Wagens, das Öl, seine Wirkung verliert, dann probieren Sie's mit einem neuen Motorcraft-Ölfilter. Es gibt kein besseres Mittel. Denn ein sauberer Motor ist leistungsfähiger.

Motorcraft-Luft- und -Ölfilter sind von hoher Qualität – und günstig im Preis.

Sie sind Teil des umfangreichen Motorcraft-Programms und passen für fast alle in- und ausländischen Automobile und für viele Nutzfahrzeuge.

Das Motorcraft-Fitmacher-Programm hält, was es verspricht.

Qualitätsteile auch für IHR Auto



Mit Ford-Garantie

Zündkerzen, Öl- und Luftfilter, Keilriemen, Zündungsteile, Wischerblätter, Wischerarme, Glühlampen, Signalhörner, Pflegemittel, Tune-up Kits (Elektroinspektionssätze), Kühlsystemteile, Radlager, Kühlkonzentrat-Extra, Stoßdämpfer, Batterien.



Automobilhersteller stellten Forschungsprojekte vor

Die Zukunft hat bereits begonnen

Stände der großen Automobilhersteller finden sich nicht nur auf den regelmäßig stattfindenden Automobilmessen, sondern auch auf der diesjährigen Hannover-Messe. Dort werden aber nicht etwa neueste Modelle – verkaufsträchtig in Positur gesetzt – ausgestellt, sondern Forschungsprojekte vorgestellt und Zukunftsperspektiven aufgezeigt. Besonders beachtenswerte Beiträge lieferten Daimler-Benz und das Volkswagenwerk.

Als Forschungsprojekt deklarierten die Stuttgarter den „Routenrechner". Dem Autofahrer soll mit diesem Hilfsgerät eine Orientierungshilfe an die Hand gegeben werden, die nach Eingabe der gewünschten Anschlußstellen Streckeninformationen bereithält und somit zu einer wichtigen Entlastung während der Fahrt werden soll. Hintergedanke: Stauungen und Unregelmäßigkeiten im Verkehrsablauf sind bereits die Norm. Es wird für den Fahrer immer schwieriger, eine richtige Entscheidung bezüglich der zu wählenden Fahrtroute zu treffen. Oftmals wird nicht die kürzeste Distanz zum Ziel gewählt, wobei Gewohnheit oder Unkenntnis möglicher Alternativen eine Rolle spielen.
Alle vorgenannten Punkte führen zu erhöhtem Verbrauch und Zeitverlust. Der Routenrechner übernimmt die Funktion einer Landkarte, deren Handhabung während der Fahrt für den Alleinreisenden problematisch ist. Nach Eingabe der notwendigen Daten gibt der Rechner folgende Informationen, die auf einem Sichtfeld in der Armaturentafel erscheinen: Angabe des nächsten Knotenpunktes (Autobahnkreuz, -ausfahrt . . .), Entfernung vom Zielort, Fahrzeit, Streckenführung . . .
Auch Zusatzinformationen (Rast- und Tankstellen, Hotels, Sehenswürdigkeiten, Werkstätten) lassen sich speichern. Die Datenträger können übrigens rasch ausgetauscht werden, wenn dies zum Zwekke der Aktualisierung nötig ist. Die Aufgabe des Routenrechners, nämlich Entlastung des Fahrers bei Festlegung und Einhaltung einer bestimmten Fahrtstrecke, kann bei Bedarf mit Hilfe von Zielführungseinrichtungen, Verkehrsfunk oder Stauwarnanlagen noch erweitert werden. Dazu sind nach Daimler-Benz-Angaben aber noch umfangreiche Entwicklungsmaßnahmen erforderlich. Mit Hilfe dieser Anlagen kann in vielleicht nicht allzu ferner Zukunft die Stärke von Verkehrsströmen gemessen, sowie Witterungseinflüsse und unvorhergesehene Engpässe kurzfristig im Rechnersystem eingebracht werden und damit für eine noch genauere Information gesorgt werden.

Erdwärme gegen Glatteis

Wie man im Winter besonders gefährliche Straßenabschnitte auf energiesparende und umweltfreundliche Weise schnee- und eisfrei halten kann, untersucht Daimler-Benz in einem anderen Projekt. In der kalten Jahreszeit führt die Glatteisbildung auf Straßen und Gehwegen immer wieder zu hohen Personen- und Sachschäden.
Eine Möglichkeit, Glatteisbildung zu verhindern, wäre das Beheizen der Fahrbahn oder von Fahrbahnabschnitten mit Warmwasser oder elektrischem Strom. Hohe Kosten zur Einrichtung und zum Betrieb stehen solchen Anlagen jedoch im Wege.
In Stuttgart untersucht man dagegen ein bereits bekanntes Prinzip, nämlich die Nutzbar-

machung der Erdwärme. Mit Erdwärme ist die Erschließung von gespeicherter Sonnenenergie in oberflächennahen Bodenschichten gemeint. Um wintergefährliche Straßenabschnitte durch diese „kostenlose" Erdwärme schnee- und eisfrei zu halten, wird ein neuer Weg beschritten: Das Erdreich soll als Wärmequelle dienen. Dabei machen sich die Daimler-Benz-Ingenieure den Umstand zunutze, daß im Winter die Temperaturen in tieferen Bodenschichten höher liegen als direkt an der Erdoberfläche. Als Wärmetauscher zur Oberfläche hin werden Rohre verwendet, die etwa zehn Meter senkrecht in die Erde eingelassen und unterhalb der Fahrbahn umgebogen werden. Sie liegen somit quer zur Straße.
Eine in dem vollständig abgeschlossenen Rohr befindliche Flüssigkeit verdampft im unteren warmen Ende und strömt nach oben. Bei der Kondensation wird dann Wärme in die Fahrbahn übergeben. Die Flüssigkeit fließt nach unten zurück und der Vorgang beginnt von neuem.
Erreicht die Temperatur der Fahrbahn etwa den gleichen Wert wie am unteren Rohrende, so wird der Wärmetransport unterbrochen. Vorteile des Wärmetauschsystems: Es muß nicht extra knapp und teuer werdende Energie eingesetzt werden. Die Umwelt wird nicht belastet, das System braucht keine Wartung. Großer Nachteil: Die Investitionskosten sind hoch. Daimler-Benz erprobt die Straßenheizung derzeit, um Grundlagen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung dieser Methode zu erhalten.

Motorklopfen soll abgestellt werden

Auch in der Wolfsburger Forschungszentrale macht man sich Gedanken über die Zukunft. So wollen die VW-Ingenieure dem leidigen Motorklopfen zu Leibe rücken. Hochverdichteten und aufgeladenen Motoren ist nämlich eigen, daß ihre optimalen Betriebspunkte im Klopfbereich liegen, das heißt, es treten nach der Zündung im unverbrannten Gemisch unkontrollierte Selbstzündungen auf. Schäden am Motor bei hohen Drehzahlen und starker Belastung sind die Folge. Es gilt also einen einwandfreien Betrieb möglichst dicht an der Klopfgrenze zu erreichen. Das gelingt mit Sensoren aus Piezokeramik (sogenannte Körperschall-Mikrofone), die die von der klopfenden Verbrennung verursachten Schallwellen am gesamten Motorblock aufnehmen. Allerdings erfassen sie dabei auch Störgeräusche wie beispielsweise das Aufschlagen der Ventile. Wichtig ist daher die Wahl des richtigen Anbringungsortes, an dem das Klopfsignal übrige Geräusche übertönt. Dafür hat VW ein holografisches Meßverfahren eingesetzt, das Motorschwingungen sichtbar macht. Die normalen Schwingungen werden während des Klopfens von „Membranschwingungen" des Motorblocks überlagert. Diese Stellen sind als Knoten im Schwingungsbild erkennbar und eignen sich ideal für die Arbeit von Klopfsensoren.
Die Klopfneigung heutiger Motoren wird auch durch die Verstellung des Zündwinkels beeinflußt. Der Zündverteiler hat eine Kennlinie, deren Verlauf bei der Motorabstimmung festgelegt wird. In sie eingearbeitet ist ein gewisser Sicherheitsabstand zur Klopfgrenze.
An die Stelle dieser Zündwinkelsteuerung tritt eine Regelung, die einen optimalen Motorbetrieb sehr dicht an der Klopfgrenze ermöglicht. Bisher konnte diese Regelung immer nur zeitverzögert reagieren, so daß ständiges Klopfen, besonders beim Beschleunigen, die Folge war. Fachleute von VW haben nun eine adaptive (angepaßte) Klopfgrenzenregelung ausgeklügelt, bei der die Zündverstellkennlinie in Abhängigkeit vom Auftreten des Klopfens langfristig an die jeweiligen Betriebsbedingungen angepaßt wird. Dieser Anpassungsprozeß geschieht ständig, so daß auch Änderungen des Betriebszustandes berücksichtigt werden. Dazu wird ein elektronisches Steuergerät zwischen Zündverteiler und Transistorzündung geschaltet. Der Verteiler behält damit seine grundsätzliche Verstellfunktion, das Steuergerät korrigiert den Zündwinkel entsprechend dem adaptiven Verfahren.

Styling per Computer

Mit Hilfe von Computersystemen für Styling, Entwurf, Konstruktion und Strukturanalyse lassen sich in Zukunft Karosserieformen noch aerodynamischer und damit noch verbrauchergünstiger gestalten.



Der „Routenrechner" soll bei der Fahrt entlasten.

Beliebige Strukturen können schnell und kostengünstig auf statisches und dynamisches Verhalten überprüft werden, so daß auch hier schließlich über eine Gewichtsreduzierung am Auto der Benzinverbrauch verringert wird. Eines der wesentlichen Verfahren auf diesem Gebiet ist die Methode der „Finiten Elemente", bei der Raster-Bildschirme durch farbig-bildhafte Darstellung eine schnelle Beurteilung der Ergebnisse der Strukturberechnung ermöglichen. Durch rechnerisch gestützte Konstruktion lassen sich auch Bauteile des allgemeinen Maschinenbaus untersuchen und ihre günstigste Form als Werkstattzeichnung festhalten.

Neue Motorkonzepte

Der Verbrennungsablauf in einem Motor wird unter anderem bestimmt durch die Gestaltung des Brennraums, vom Verhältnis Kraftstoff: Luft, von Drehzahl und Last. Daraus ergeben sich je nach Anteil der einzelnen Bedingungen ungezählte Ergebnismöglichkeiten, welche Abgasemissionen, Geräuschentwicklung und Kraftstoffverbrauch beeinflußt. Die bisherigen Kompromißlösungen entstanden in oft langwierigen experimentellen Versuchen, wobei über das Resultat, nämlich die Auswirkung von Anteiländerungen auf die Verbrennung, meist nur Vermutungen angestellt werden konnten.
Durch eine mathematische Simulation der Verbrennung stellt man in Wolfsburg nicht nur den gesamten Ablauf in kleinen Schritten dar, auch das motorische Verhalten läßt sich jetzt tendenziell vorhersagen. Rückschlüsse auf Leistung, Abgaszusammensetzung, Geräuschentwicklung und Verbrauch sind möglich. Die VW-Techniker erwarten, daß daraus sogar völlig neuwertige Motorkonzepte entstehen werden.

Exakte Verbrauchsmessung

Zuverlässige Benzinverbrauchsmessungen scheiterten in der Vergangenheit daran, daß Rechnergesteuerte Anlagen zur Datenerfassung in der nötigen kompakten Form fehlten. VW hat eine solche Kompaktmeßanlage entwickelt. Damit kann der Verbrauch eines Autos während der Fahrt auf der Straße automatisch erfaßt und sofort grafisch dargestellt werden. Parallel dazu wird auch das Drehmoment als charakteristische Kenngröße für die Motorbelastung aufgezeichnet, Roll- und Luftwiderstand werden festgehalten.
Dabei kann sich der Testfahrer nach dem Einschalten der automatischen Datenerfassung ganz auf die Bedienung des Autos konzentrieren. Die Meßergebnisse stehen unmittelbar nach der Fahrt als Tabellen und Diagramme zur Verfügung und ermöglichen eine direkte Beurteilung. Da Wartezeiten für die Auswertung an einem Großrechner entfallen, ergibt sich ein erheblicher Zeitgewinn, der z. B. bei Fahrwiderstandsmessungen bis zu 60 Prozent betragen kann.

Fragen Sie mal den TÜV...

Der Technische Überwachungsverein hat in der jüngsten Untersuchung festgestellt, daß die BMW der 5er Reihe in der Gruppe der langsamsten Roster einen Spitzenplatz einnehmen, der nur noch von einer anderen renommierten Marke erreicht wird. Selbst nach 6 Jahren – also dreimaligem TÜV-Besuch – wies nur einer von 1.000 BMW 5ern Rostschäden auf, während die Korrosion bei anderen bis zur Bemängelung von 27 % aller Fahrzeuge reichte.*

Dieser sozusagen amtliche Nachweis der Langzeit-Qualität bei den BMW der 5er Reihe ist nur ein Beweis für den außerordentlichen Qualitätsanspruch dieser Automobile. Wie sehr es sich lohnt, auf ihre technische Qualität, Reife und Zuverlässigkeit zu setzen, betonen Kenner in vielfältiger Weise. So schreibt die Auto-Zeitung (Heft 24/79): »In der Mängelstatistik des TÜV sind sie ein fast unbeschriebenes Blatt, die BMW Modelle der 5er Reihe«.

Wenn Sie deshalb in die Klasse und die technischen Vorteile eines BMW – auch eines gebrauchten – investieren, haben Sie davon sicher mehr als bei mancher scheinbar preiswerten Alternative. Und das auch viel länger.



...was einen BMW 5er so wertvoll macht.

*Bei TÜV-Prüfungen 1978 hatten Rostschäden

Autotyp	nach 4 Jahren	nach 6 Jahren
BMW 5er Reihe	0,1 %	0,1 %
gleichbestes Fahrzeug	0,1 %	0,1 %
viertbestes Fahrzeug	0,3 %	0,3 %
zehntbestes Fahrzeug	0,8 %	2,6 %
rostanfälligstes Fahrzeug	12,1 %	27.0 %

BMW 518, 520, 525, 528i, M 535i
Das erfolgreiche Automobil-Konzept mit der großen Zukunft. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.



Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage, Nebelscheinwerfer, Kopfstützen hinten

Wo man noch was holen kann

Energiesparen – aber wie?

Der Mineralölabsatz in der Bundesrepublik ist kontinuierlich von etwa 3,7 Millionen Tonnen im Jahre 1950 auf 134,6 Millionen Tonnen im Jahre 1973 gestiegen. In den folgenden Jahren lag der Ölverbrauch teils konjunkturell bedingt, teils aber auch wegen besserer Ausnutzung unter dem Maximalwert von 1973. Die Automobilindustrie hat dazu beigetragen, indem sie unter Anstrengungen den spezifischen Kraftstoffverbrauch ihrer Produkte beträchtlich herabsetzte. So liegt der Flottenverbrauch der Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns heute für die gleiche Transportleistung um ca. 25 Prozent niedriger als 1965. An weiteren Verbesserungen wird intensiv gearbeitet.

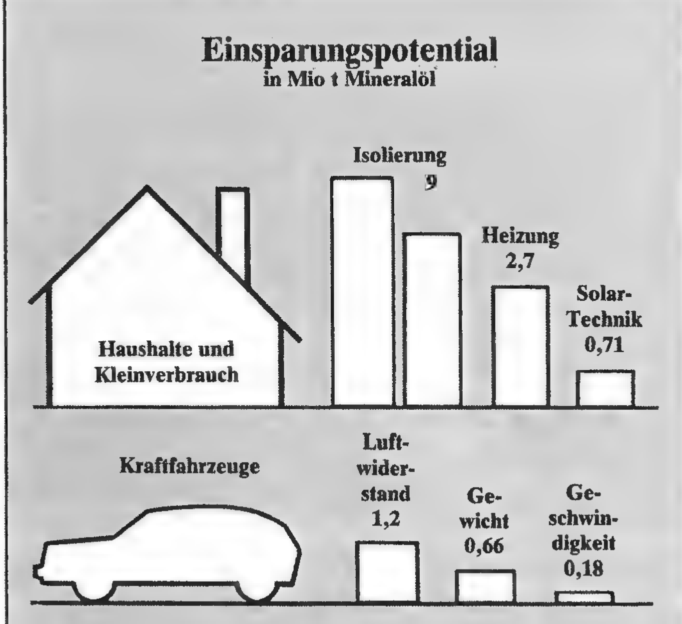
Ein wesentlich größeres Sparpotential für Mineralöl als es der Automobilsektor darstellt sind Haushalte und Kleinverbraucher; denn unter allen Ölprodukten ist das leichte Heizöl mit 38 Prozent der größte Einzelposten. Wiederum 85 Prozent davon dienen dem Hausbrand.

Hier einzuschränken wird entscheidend sein für den Erfolg der Bemühungen um weniger Abhängigkeit vom Mineralöl.

Das zeigt auch folgende Übersicht, die die sich anbietenden Sparmöglichkeiten ins Verhältnis zueinander setzt. Danach sparen wir an Öl durch:

Verringerung des Heizölverbrauchs in Haushalt und Kleinverbrauch um 20 Prozent durch Verbesserung von Gebäudeisolation und Heizsystemen	9,0 Mio. Tonnen
Verringerung der mittleren Raumtemperatur um 1° Celsius	2,7 Mio. Tonnen
Ausrüstung von 10 Prozent der bundesdeutschen Ein- und Zweifamilienhäuser mit Solarkollektoren zur Brauchwasserbereitung	0,71 Mio. Tonnen
Verringerung des mittleren Luftwiderstandsbeiwertes aller deutschen Pkw von 0,42 auf 0,36	1,2 Mio. Tonnen
Verringerung des mittleren Fahrzeuggewichtes aller deutschen Pkw um 100 kg	0,66 Mio. Tonnen
Einführung einer Autobahnhöchstgeschwindigkeit von 130 km/h	0,18 Mio. Tonnen

Die Volkswagenwerk AG arbeitet schwerpunktmäßig an einer Verbesserung der Effektivität von Motoren und Getrieben, an einer weiteren Reduktion des Fahrzeuggewichtes und einer beträchtlichen Senkung des Luftwiderstandsbeiwertes.
Besonders dem letzten Punkt und der aerodynamischen Formentwicklung von Kraftfahrzeugen allgemein dient der **Klimawindkanal,** in dem Fachleute die Um- und Durchströmung von Automobilen systematisch untersuchen. Sie verfahren nach der sogenannten Methode der Detailoptimierung, wenn der Luftwiderstand verringert werden soll. Dabei erhält ein unter stylistischen Gesichtspunkten entworfenes Modell so lange – optisch kaum wahrnehmbare – Karosseriere-tuschen, bis der angestrebte Fortschritt erreicht ist.
Der Volkswagen Passat ist zum Beispiel unter diesen Bedingungen im Jahre 1977 verändert und in seinem c_w-Wert (Luftwiderstandsbeiwert) um 11 Prozent von 0,46 auf 0,41 verbessert worden. Nach dem Europa-Verbrauchszyklus (je 33 Prozent Stadtverkehr, bei konstant 90 und 120 km/h) bedeutet das eine Kraftstoffeinsparung von 4 Prozent.
Diese Verfahrensweise zur Reduzierung des Luftwiderstandes scheint jedoch mit c_w-Werten zwischen 0,35 und 0,38 an ihre Grenze zu kommen.



Ein erheblich größeres Sparpotential für Mineralöl als es der Automobilsektor darstellt, sind Haushalte und Kleinverbraucher. Unter allen Ölprodukten ist nämlich das leichte Heizöl mit 38 Prozent der größte Einzelposten. Wiederum 85 Prozent davon dienen dem Hausbrand. Hier einzuschränken wird entscheidend sein für den Erfolg der Bemühungen um weniger Abhängigkeit vom Mineralöl. Das zeigt auch die Graphik, die die sich anbietenden Sparmöglichkeiten aufschlüsselt und erläutert, wieviel Millionen Tonnen Mineralöl durch welche Maßnahmen pro Jahr gespart werden können (Quelle: Volkswagenwerk AG).

ACE Lenkrad

auto nachrichten

Bald keine Autobahngebühren mehr?

Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, Horst Seefeld (Bretten), hat an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften die schriftliche Anfrage gerichtet, wann mit einer Abschaffung der Autobahngebühren zu rechnen ist. Er bezieht sich dabei auf die Erklärung des französischen Verkehrsministers Le Theule, nach der die Benutzung französischer Autobahnen dann gebührenfrei sein werde, sobald die gegenwärtigen Konzessionen an den Autobahnbetriebsgesellschaften erloschen sind.
Seefeld will nun wissen, wann dieses der Fall ist beziehungsweise wann die französischen Autobahnen gebührenfrei befahren werden können.
Außerdem fragt er an, in welchen Mitgliedsstaaten der EG ähnliche Autobahngebühren oder vergleichbare Abgaben erhoben werden und wo Fristen zur Abschaffung dieser Gebühren vorgesehen sind.
Seefeld erklärte gegenüber unserer Redaktion ergänzend:
„Ich gehe nach wie vor davon aus, daß Autostraßen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft gebührenfrei befahren werden sollten. Mir sind die Verträge bekannt, die in einigen Staaten mit privaten Gesellschaften geschlossen wurden. Ich möchte deshalb Informationen über diese Verträge und auch Daten erfahren, ab wann der gebührenfreie Straßenverkehr zu erwarten ist. Dabei wende ich mich zugleich erneut gegen alle Bestrebungen, in weiteren Ländern ebenfalls Autobahnbenutzungsgebühren zu erheben.“
Die Initiative des deutschen Abgeordneten im Europäischen Parlament ist begrüßenswert, denn die Autobahngebühren sind nicht nur ein großer finanzieller Nachteil für die deutschen Touristen, sie tragen auch bei ständig steigenden Kraftfahrzeugkosten mit Sicherheit dazu bei, daß der Verkehr wieder auf Straßen verlagert wird, die für solche Verkehrsmengen nicht geeignet sind. Dies bedeutet unnötigen Lärm und ein unnötig hohes Verkehrsrisiko. Einen solchen Effekt kann man heute bereits in Frankreich beobachten, etwa auf der Strecke zwischen Straßburg und Paris, wo nicht nur Franzosen, sondern auch ausländische Touristen die teuren Autobahnen (man zahlt bis zu 50 Mark zwischen Straßburg und Paris) meiden und auf die Nationalstraßen ausweichen.

Noch zu wenig bekannt: die Verkehrsopferhilfe

Wer durch einen Autofahrer geschädigt wird, der entgegen den gesetzlichen Vorschriften nicht versichert ist oder nach Fahrerflucht nicht ermittelt werden kann, muß sich – sofern er nicht anderweitig Ersatz verlangen kann – zur Schadenregulierung an die Verkehrsopferhilfe (2000 Hamburg 1, Glockengießerwall 1) wenden. Das gleiche gilt auch für Personen- und Sachschäden Dritter, wenn der Unfall vorsätzlich begangen wurde und die Haftpflichtversicherung deshalb nicht zu zahlen braucht.
Bei Schäden durch unversicherte Fahrzeuge und bei vorsätzlicher Handlung des Verursachers zahlt die Verkehrsopferhilfe, als wäre der Schuldige mit der gesetzlichen Mindestdecksumme versichert. Bei Unfällen mit Fahrerflucht gelten gewisse Einschränkungen. Schäden am Auto werden dann nicht ersetzt. Von sonstigen Sachschäden (Kleidung, Ladung, Gepäck) nur, was über 1000 Mark hinausgeht. Wurden Personen verletzt, zahlt die Verkehrsopferhilfe bis zu 750 000 Mark.
Die Verkehrsopferhilfe darf allerdings nur dann eintreten, wenn keine Möglichkeit besteht, daß der Schaden von anderer Seite (Privatvermögen des Schädigers, Krankenkasse, Vollkaskoversicherung etc.) ersetzt wird.



In Baden-Württemberg haben es die Mofafahrer besser:

Kurse fürs Überleben

Alarmmeldungen aus anderen Bundesländern schrecken in Baden-Württemberg nicht: Während in den Bundesländern, die nur eine Prüfung und keine Kurse vorgeschrieben haben, bis zu 90 Prozent der Kandidaten durchfallen, bestehen in Baden-Württemberg über 80 Prozent die Führerschein-Prüfung, die seit dem 1. April für Fünfzehnjährige Pflicht ist. Der ACE ist an dem südwestdeutschen Ausbildungs- und Prüfungsmodell beteiligt und nimmt Prüfungen ab:

Grund für die Einführung der Prüfung war die erschreckend hohe Unfallquote bei den motorisierten Zweirädern. Allein in Baden-Württemberg kamen bei 14 000 Unfällen 400 Menschen ums Leben.

Die Mofakurse an Fahrschulen gehen über sechs Unterrichtsstunden, die landeseinheitlich 30 Mark kosten. Prüfungen, die zehn Mark kosten, nimmt auch der ACE ab. Die theoretische Prüfung umfaßt insgesamt 20 Fragen. Sie beziehen sich auf die wichtigsten Verkehrsregeln, die „Gefahrenlehre" sowie auf mofaspezifisches Verkehrsverhalten in Gefahrensituationen.
Wer sich vor Augen hält, daß allein in Baden-Württemberg 1979 über 14 000 motorisierte Zweiradfahrer in Unfälle mit Personenschaden verwickelt worden sind, bei denen 400 Menschen ums Leben kamen, der kann ermessen, daß es sich um eine für die Sicherheit im Verkehr wichtige Prüfung handelt, wenn nicht gar buchstäblich eine Schulung fürs Überleben.

Nur sechs Fehler

65 Fehlerpunkte können in der Prüfung zusammenkommen, aber nur sechs sind erlaubt. Wer mehr Fehler macht, erhält das begehrte Papier, das er künftig immer mitführen muß, nicht.

Was man als Mofafahrer wissen muß

Nach dem baden-württembergischen Ausbildungs- und Prüfungsmodell arbeiten die Mofa-Fahrschüler mit ihren Lehrern eine 250 Seiten starke, reich bebilderte Broschüre in den Fahrschulen durch. Wir veröffentlichen nebenstehend Beispiele aus den insgesamt 201 Fragen und Antworten, die in sechs Lektionen einer jeweiligen Doppelstunde mit den Schülern durchgenommen werden, bevor sie zur bundesweit vorgeschriebenen Prüfung zugelassen werden. Der Erfolg dieses Systems, EMS genannt, spricht für sich. EMS steht für „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr" und ist ein wissenschaftlich erarbeitetes, speziell für Jugendliche geschaffenes Schulungsprogramm.

Fragen zur Prüfung

Jugendliche, die eine Prüfbescheinigung erwerben wollen oder noch Fragen haben, können sich ab sofort beim ACE melden:

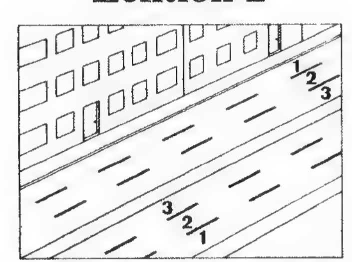
- ACE-Hauptverwaltung, Telefon (07 11) 5 06 73 21
- ACE Freiburg, Telefon (07 61) 27 74 74
- ACE Karlsruhe, Telefon (07 21) 60 78 76
- ACE Mannheim, Telefon (06 21) 2 73 60
- ACE Stuttgart, Telefon (07 11) 22 14 47
- ACE Ulm, Telefon (07 31) 6 31 90

Lektion 1

Wann darf ein Mofa auf öffentlichen Straßen nicht in Betrieb genommen werden?

Antwort: Wenn das Mofa nicht verkehrssicher ist. Wenn keine Haftpflichtversicherung mehr besteht.

Lektion 2



Sie fahren mit Ihrem Mofa innerhalb einer geschlossenen Ortschaft auf einer Fahrbahn mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung. Welchen Fahrstreifen müssen Sie benutzen?

Antwort: Fahrstreifen Nr. 1.

Wodurch kann eine Gefährdung im Straßenverkehr verursacht werden?

Antwort: Durch Kurvenschneiden. Durch zu dichtes Auffahren.



Was haben Sie bei diesem Verkehrszeichen zu beachten?

Antwort: Steine können auf der Fahrbahn liegen. Vorausfahrende Fahrzeuge können plötzlich abbremsen.

Warum muß bei nasser Fahrbahn zum vorausfahrenden Kraftfahrzeug ein erheblich größerer Abstand eingehalten werden als bei trockener Fahrbahn?

Antwort: Der Kontakt der Reifen mit der Fahrbahn verschlechtert sich. Durch Spritzwasser des Vorausfahrenden und anderer Fahrzeuge kann die Sicht beeinträchtigt werden. Der Bremsweg wird länger.

Wo muß besonders mit starker Verschmutzung der Fahrbahn und deshalb mit Rutschgefahr gerechnet werden?

Antwort: Im Bereich von Baustellen. An Einmündungen von Feldwegen. Wo das Verkehrszeichen „Tiere“ aufgestellt ist.

Warum darf in unübersichtlichen Kurven nicht überholt werden?

Antwort: Gegenverkehr kann nicht rechtzeitig gesehen werden. Ein Hindernis kann nicht rechtzeitig erkannt werden.

Lektion 3



Worauf weist dieses Verkehrszeichen hin?

Antwort: Auf einen Radweg.



Worauf weist dieses Verkehrszeichen hin?

Antwort: Auf einen Weg, den Fußgänger zu benutzen haben. Auf einen Weg, der für andere Verkehrsteilnehmer als Fußgänger verboten ist.



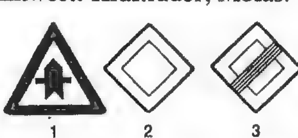
Welche Fahrzeuge dürfen den so gekennzeichneten Sonderfahrstreifen benutzen?

Antwort: Omnibusse des Linienverkehrs.



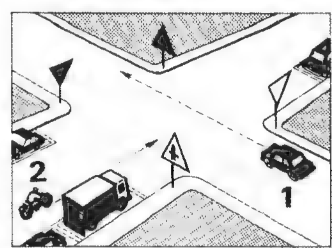
Welche Fahrzeuge dürfen eine so beschilderte Straße nicht befahren?

Antwort: Krafträder, Mofas.



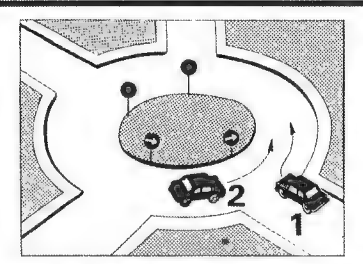
Welche Verkehrszeichen geben Vorfahrt?

Antwort: Verkehrszeichen 1, Verkehrszeichen 2.



Dem Führer des Fahrzeugs 1 ist die Sicht durch parkende Fahrzeuge verdeckt. Wie hat er sich zu verhalten?

Antwort: Er muß sich vorsichtig in die Kreuzung hineintasten.



Wer muß warten?

Antwort: Nr. 2.

Lektion 4

Welche Mindestprofiltiefe ist für die Bereifung eines Mofas vorgeschrieben?

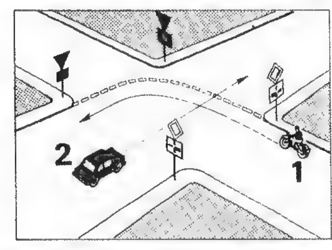
Antwort: 1 mm.

Worauf hat ein Mofafahrer zu achten, damit durch sein Fahrzeug eine möglichst geringe Verunreinigung der Luft eintritt?

Antwort: Auf regelmäßige Kontrolle der Vergasereinstellung. Auf unverzügliche Mängelbeseitigung am Motor bei stärkerem Auspuffqualm. Auf Abstellen des Motors bei längerem Halten.

Warum dürfen Kraftfahrzeuge keinen unnötigen Lärm verursachen?

Antwort: Weil Lärm andere belästigt. Weil Lärm gesundheitsschädlich sein kann. Weil Lärm die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer beeinträchtigt.



Wer muß die Fahrtrichtungsänderung anzeigen?

Antwort: Nr. 1.

Lektion 5

Sie nähern sich mit Ihrem Mofa einer Kindergruppe, die auf der Fahrbahn Fußball spielt. Sie warnen mit der Klingel. Vier Kinder laufen zum linken, ein Kind zum rechten Gehweg. Womit müssen Sie rechnen?

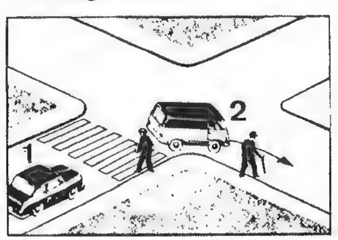
Antwort: Eines der Kinder könnte umkehren, um den Ball von der Fahrbahn zu holen. Das Kind, das nach rechts gelaufen ist, könnte umkehren und zurücklaufen, um Anschluß an die Gruppe zu finden.

Wie verhält man sich gegenüber Fußgängern, wenn man aus einer Grundstücksausfahrt über den Gehweg fahren muß?

Antwort: Der Kraftfahrer muß die Fußgänger vorbeilassen.

In welchen Fällen müssen Sie an einen Fußgängerüberweg mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren, um rechtzeitig anhalten zu können?

Antwort: Wenn Fußgänger den Überweg erkennbar überschreiten wollen. Wenn die Sicht auf den Überweg behindert ist. Wenn ein anderes Fahrzeug bereits vor dem Überweg wartet.



Wer muß warten, um den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen?

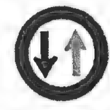
Antwort: Nr. 1, Nr. 2.

Lektion 6



Wie verhalten Sie sich bei diesem Verkehrszeichen?

Antwort: Geschwindigkeit vermindern. Überholen unterlassen. Gegenverkehr beachten.



Wie verhält man sich bei diesem Verkehrszeichen?

Antwort: Man muß dem Gegenverkehr Vorrang gewähren.

Womit muß ein nachfolgender Mofafahrer rechnen, wenn ein Lastzug in eine enge Straße nach rechts abbiegen will?

Antwort: Der Lastzug wird vor dem Abbiegen seine Geschwindigkeit stark vermindern. Der Lastzug kann vor dem Abbiegen nach links ausscheren.

Warum kann es gefährlich sein, vor einer Kreuzung einen Lastzug zu überholen?

Antwort: Der Lastzug kann die Sicht auf vorfahrtregelnde Verkehrszeichen verdecken. Der Lastzug kann die Sicht auf von rechts kommende Fahrzeuge beeinträchtigen.



Rolf Stommelen ist ein alter Dunlop-Kunde. Seine ersten Lorbeerkränze holte er sich auf dem legendären Porsche 904 GTS, der, wie die meisten Renn- und Rallyewagen seiner Zeit, auf Dunlop-Reifen über die Ziellinie fuhr.

Obwohl auch schon ziemlich breit, hießen sie noch nicht Breitreifen, sondern Dunlop racing, und wer gewinnen wollte, tat gut daran, sie zu montieren.

So gesehen kann man also sagen, daß Dunlop einige Erfahrung im Bau von Breitreifen hat.

Wie wertvoll sie ist, merkt man am deutlichsten, wenn man die neu entwickelten Serien-Breitreifen von Dunlop mit normalen Gürtelreifen vergleicht:

Bis zu 15% kürzerer Bremsweg, höhere Lenkpräzision durch größere Seitenführungskraft, mehr Kurvensicherheit durch erhöhte Stabilität und günstigeres Nässeverhalten durch eine optimierte Bodendruckverteilung des Profils.

Hier bekommt Rolf Homann neue Breitreifen von Dunlop.

Wenn also Rolf Homann zu seinem Reifenhändler geht, um seinen Audi 80 auf die neuen Breitreifen von Dunlop umrüsten zu lassen, hat er anschließend das beruhigende Gefühl, einen Reifen zu fahren, der auch in kritischen Situationen noch Reserven hat.

Daß dieser Beitrag zur Verbesserung der aktiven Sicherheit im Straßenverkehr sein Auto auch noch ein bißchen sportlicher und schöner aussehen läßt, ist ja gewiß kein Nachteil.

Die Breitreifen von Dunlop gibt es als Serie 50-, 60- und 70-Reifen. Ihr Reifenfachhändler sagt Ihnen, welche für Sie sinnvoll sind.

Breitreifen von Dunlop. Die Erfahrung, die wir haben, müssen andere noch machen.



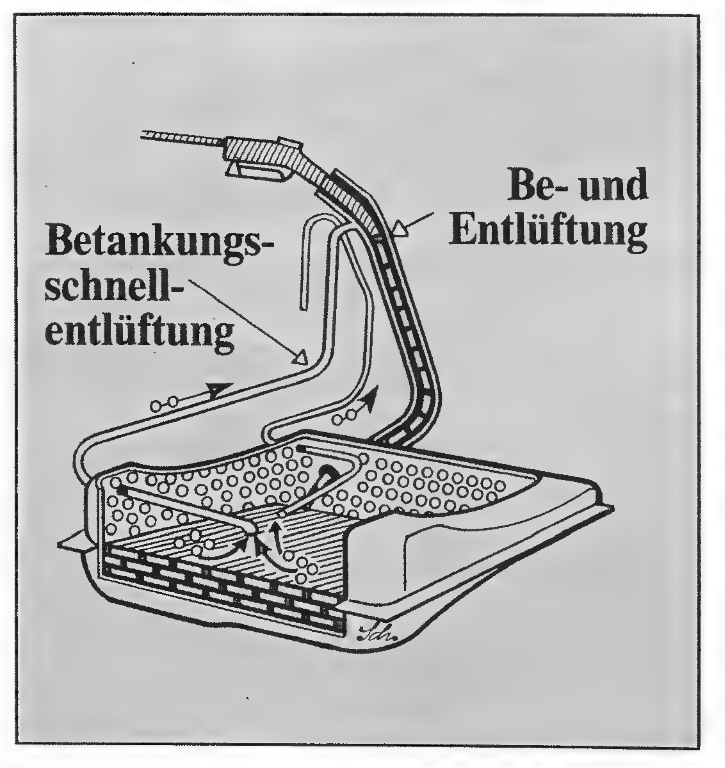
Zwei Liter gehen leicht daneben

Richtig zapfen ist auch an der Tankstelle von Bedeutung

Kennen Sie den? Zwei Autofahrer treffen sich in der Kneipe beim Pils. Geduldig sehen sie zu, bis das Bierchen gezapft ist. „Ein gutes Pils dauert sieben Minuten" – der alte, aber leider nicht ganz zutreffende Spruch wird wieder einmal strapaziert. Was die beiden hier tolerieren, wollen sie bei einem anderen Zapfvorgang nicht klaglos hinnehmen. Dann nämlich, wenn sie ihrem Auto mehr als 100mal soviel einflößen wie in eine normale Biertulpe paßt, dann muß alles mindestens dreimal so schnell gehen. Dabei gilt – kein Witz – für ein gutes Pils im Grunde genommen dasselbe wie für unsere Autos: „Es braucht Zeit und vor allem Beobachtung beim Zapfen."

Wer an der Tankstelle der Pistolenautomatik vertraut, muß damit rechnen, daß er den Erfolg buchstäblich auf der Hand verspürt: Der Sprit spritzt zurück – pro Auto geht dabei oft ein Viertelliter verloren.

Zumindest die neueren Tanks haben die Tendenz, sich zu verschlucken oder – wenn die Konstrukteure ihnen diese Unart abgewöhnt haben – vorzeitig die Pistolenautomatik auszulösen. Wer dann trickreich die Automatik überlisten will und immer wieder nachzapft, der gewinnt nur scheinbar einen Kampf gegen die unsichtbare Technik im Tankeinfüllstutzen und macht sich erst richtig zum Verlierer. Denn die neuen Autotanks sind meist so gestaltet, daß sie ein zusätzliches Volumen haben, in das sich der Kraftstoff ausdehnen kann: Kalt kommt er aus dem Erdboden, im Fahrzeug dehnt er sich bei Erwärmung aus und wehe,



wenn man randvoll tankt, drückt der Sprit kurzerhand ins Freie, wo er letztlich ungenutzt verdampft und verlorengeht. Gut zehn, oft sogar 20 Kilometer hätte man damit fahren können. Der Neckarsulmer Informationsdienst „autopress" hat zusammengefaßt, warum es so wichtig ist, richtig und überlegt zu tanken. Auch ein Beitrag zum Energiesparen – einer, der ganz ohne Aufkleber auskommt . . .

Der Benzintank im Auto ist gewiß kein Gegenstand großer Bewunderung. Man denkt an einen Blechbehälter mit einer Öffnung oben zum Hineinlassen des Benzins und einer kleinen unten zum allmählichen Ablaufen des getankten Vorrats in Richtung Motor.

Doch es steckt mehr dahinter. Ein Benzintank ist heutzutage ein recht aufwendiges Ding, in das die Konstrukteure viel Mühe und Nachdenken investieren mußten.

Erstens: Der Tank muß hohen Unfallsicherheitsansprüchen genügen. Er darf bei einem Zusammenstoß nicht reißen oder platzen, der Inhalt darf nicht davonlaufen. Das aber ist keineswegs nur eine Frage des Materials, sondern auch der Formgebung: Möglichst viele Rundungen soll der Tank haben, möglichst wenig oder besser gar keine reißempfindlichen Ecken und scharfen Kanten. Trotzdem muß der Konstrukteur den Wunsch des Käufers nach großem Fassungsvermögen erfüllen. Da heißt es, den Raum raffiniert ausnutzen. Und so kommt es, daß die Treibstofftanks, wenn man sie einmal ausgebaut vor sich liegen sieht, die seltsamsten Formen zeigen, so, als habe Picasso sie ersonnen.

Zweitens: Ein Kraftstofftank braucht ein aufwendiges Belüftungs- und Entlüftungssystem, heute meist mit zwei Rohren.





Immer kleiner werden die Einfüllöffnungen unserer Tanks. Beim neuen Opel Kadett beispielsweise ist es nicht mehr möglich, mit den Einfüllstutzen, die zu herkömmlichen 20-Liter-Kanistern passen, in das Loch des Tankstutzens zu kommen. Deshalb wird unnötigerweise Kraftstoff verschüttet. Die Gründe für solche Abmagerungskuren im Blechrohr der neuen Kadett-Tanks: Man will ein Überschwappen beim automatischen Tanken verhindern. Ob das gelungen ist, muß bezweifelt werden, da diese Maßnahme auch Nachteile hat. Foto: Feddersen

Eines dieser Rohre – die sogenannte Schnellentlüftung – setzt oben am Einfüllstutzen an und führt im Bogen hinunter in den Tank, wo es in einer genau auskalkulierten Höhenlage endet, damit nach dem Tanken ein Ausdehnungsraum für das sich durch Erwärmen ausdehnende Benzin verbleibt. Wenn man nun an der Tankstelle die Zapfpistole in den Füllstutzen steckt und den hochoktanigen Saft hineinrauschen läßt, so muß natürlich eine entsprechende Menge Luft aus dem Tank entweichen. Sie findet ihren Ausgang durch eben jenes Schnellentlüftungsrohr. Das geht aber nur so lange, bis der Treibstoffspiegel die Höhe des Rohrmundes erreicht hat und ihn nunmehr verschließt. Jetzt kann keine Luft mehr aus dem Tank heraus. Damit aber entsteht im Befüllungsrohr ein Treibstoffrückstau, und dieser Stau schließt automatisch das Ventil in der Zapfpistole. Der Betankungsvorgang ist beendet.

Das zweite Entlüftungsrohr mündet im Tank an dessen Oberseite an einer neutralen (benzinfreien) Stelle. Es soll die Benzindämpfe ableiten, die sich ständig und unvermeidlich durch die Verdunstung bilden – mehr bei warmem Wetter, weniger bei Kälte. An einer benzinfreien Stelle muß das Rohr sein, weil die Geschichte bei jeglicher Straßenneigung funktionieren muß: bergauf, bergab, nach links oder nach rechts geneigt, wobei ja das Benzin im Tank mal mehr dahin und dann wieder mehr dorthin drängt. Immer muß der Einlaß des Rohres freiliegen, denn niemals darf es im Tank zu einem Dampfüberdruck kommen. Im übrigen kann aber andererseits während der Fahrt entsprechend der verbrauchten Treibstoffmenge Luft von außen durch dieses Rohr in den Tank hineinströmen, so daß sich auch kein Unterdruck bilden kann, der sonst nämlich die weitere Benzinzufuhr in Richtung Motor verhindern und sogar zum Zusammenziehen des Tanks führen würde.

Ein Tip zum Schluß: Niemals sollte der Fahrer absolut strichvoll tanken, zumal nicht im Sommer und wenn man den Wagen gleich anschließend parken möchte. Benzin dehnt sich nämlich – wie alle Stoffe – bei Erwärmung aus. Auf 40 Liter kann das ohne weiteres zwei Liter ausmachen. Für diese zwei Liter (ungefähr) ist im Tank der Ausdehnungsraum vorgesehen. Füllt man diesen Raum beim Tanken zum Schluß durch ganz langsames Strömenlassen von Kraftstoff oder durch ständiges ruckartiges Einschalten der Zapfpistole auch noch auf, so hat man zwar die Pistolenabschaltautomatik überlistet; doch nun ist kein Notraum mehr für Kraftstoffausdehnung vorhanden. Wie bei manchem Auto, das in der Sonne geparkt wurde, zu sehen ist, tritt der wertvolle Kraftstoff über die Belüftungsleitung aus. Und dann gibt's auf der Fahrbahn eine ziemliche Schweinerei, von der Brandgefahr ganz zu schweigen.



Sie fahren um die Hundert-Stunden-Woche

Wer hat sich nicht schon darüber geärgert, daß er auf Landstraßen minutenlang hinter Lastzügen herzuckeln mußte, ohne daß deren Fahrer auch nur die geringsten Anstalten machte, den nachfolgenden Verkehr vorbeizulassen. Wer hat nicht schon geflucht, wenn die Fahrt auf der Autobahn durch 30-Tonner unterbrochen wurde, die einander überholten und dabei förmlich aneinander vorbeikrochen. Bis man freie Fahrt hat, vergehen oftmals Minuten.

Doch wer hat sich eigentlich schon einmal Gedanken gemacht, weshalb die Lastzugfahrer so fahren. Tun sie es aus Boshaftigkeit, wie man vielleicht im ersten Zorn geneigt ist zu denken. Ist Gedankenlosigkeit oder Imponiergehabe im Spiel oder gehören die Fahrer etwa zu denen, die sich „gezwungen" sehen, alle Regeln und Gesetze zu mißachten, um nicht Schwierigkeiten mit dem Chef zu bekommen oder gar arbeitslos zu werden?

Nach Erkenntnissen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) sind sogar die allermeisten Fahrer dieser letzten Gruppe zuzurechnen. Bei einer Umfrage der ÖTV im Rahmen einer längeren Betreuungsaktion wurden nämlich folgende Ergebnisse ermittelt:

- Nur 21 Prozent aller betriebsratsfähigen Betriebe im Güter- und Personenverkehr haben einen Betriebsrat.
- Nur bei 33 Prozent dieser Betriebe sitzen im Fernverkehr zwei Fahrer in einer Kabine.
- Nur drei Prozent der Fahrer überschreiten die höchstzulässige Arbeitszeit von 60 Stunden in der Woche nicht.

17 Prozent der Fahrer arbeiten 70 Stunden; 49 Prozent sind 80 Stunden lang beschäftigt; 17 Prozent arbeiten 90 Stunden lang und 14 Prozent der Befragten schuften beinahe unvorstellbare 100 Stunden in der Woche.

- Fünf Prozent der Fahrer erhalten bis zu 200 Mark weniger Lohn, als ihnen laut Tarifvertrag zustünde. 15 Prozent erhalten zwischen 200 und 400 Mark weniger; 22 Prozent bekommen zwischen 400 und 600 Mark weniger; 12 Prozent haben zwischen 600 und 800 Mark weniger in der Lohntüte; 10 Prozent erhalten zwischen 800 und 1000 Mark weniger ausgezahlt und 22 Prozent der Befragten bekommen sogar über 1000 Mark weniger.
- Nur zehn Prozent der Fahrer werden nach Tariflohn und nur vier Prozent übertariflich bezahlt.

Das sind Zahlen, die erst einmal verdaut sein wollen. Vor allem belegen diese Angaben, die sich in einem Schwarzbuch der ÖTV mit dem Titel „Unternehmerwillkür im privaten Güter- und Personenverkehr" finden, daß der an die ÖTV gerichtete Vorwurf der Unternehmer, die Gewerkschaft verallgemeinere Einzelfälle und bringe damit das private Verkehrsgewerbe in Verruf, nicht mehr haltbar ist. Siegfried Merten, der stellvertretende ÖTV-Vorsitzende: „Wir wissen, daß es nicht nur schwarze Schafe im privaten Güter- und Personenverkehr gibt. Aber was haben denn die ‚seriösen Unternehmer' gemeinsam mit ihren Arbeitgeberverbänden unternommen, um die Betriebe, die jenseits von Recht und Gesetz stehen, aus ihren Reihen zu entfernen?"

Am 3. Juni 1978 hatte die ÖTV in Stuttgart eine Schwerpunktaktion für die Beschäftigten im privaten Transport und Ver-

kehr gestartet. Seit dieser Zeit waren sieben Sekretäre der ÖTV im Einsatz. Vier Busse dienten ihnen als rollende Gewerkschaftsbüros. Die Gewerkschaftssekretäre informierten Kraftfahrer auf Straßen und Autobahnen und gaben gewerkschaftliche Hilfe. Durch den dadurch erreichten Kontakt mit den Berufsfahrern wurden die Busse der Gewerkschaft bei Fernfahrern, Busfahrern und Beschäftigten in Büros und Werkstätten gut bekannt.

Ein weiteres Ziel dieser Aktion war, Betriebsräte zu bilden. In vielen Gespächen konnten die ÖTV-Sekretäre erreichen, daß in über 100 Fällen Betriebsräte gebildet wurden. Außerdem wurde die Öffentlichkeit auf die vielfach erschreckenden Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals im privaten Verkehrsgewerbe aufmerksam gemacht.

Höhepunkt war eine große Kundgebung der ÖTV am 19. April in Sontra in Hessen, die in allen Medien ausführlich kommentiert wurde. In der Stadt bei Bad Hersfeld hatten sich immerhin über 600 Bus- und Lastwagenfahrer, teilweise mit ihren Familien eingefunden, die sich protestierend für die ÖTV-Forderungen einsetzten.

Welche Erfahrungen Berufskraftfahrer gemacht haben und in ihren Betrieben immer noch machen müssen, belegen zahlreiche Beispiele, die in der ÖTV-Dokumentation aufgeführt sind. Wir haben aus der Fülle der Beispiele nur einige wenige gewählt, die aber repräsentativen Charakter haben.

Schriftliche Kommentierung der Arbeitsverträge durch einen Unternehmer (Auszug):

„Bei unserer Klarstellung und Forderung in dieser Veröffentlichung handelt es sich keinesfalls um Dienstvorschriften, die nur etwa in unserem Hause angewandt werden. Sie sind in jedem einigermaßen ordentlich geführten Betrieb üblich und bedürfen erst gar nicht eines Hinweises gegenüber den Mitarbeitern. Unsere Forderung, wenn die Zusammenarbeit gut bleiben soll:

‚Krankmachen' nur in dringenden Fällen!

Der ‚gelbe Schein' verpflichtet nicht, daß man sich stur an diese ‚bestätigte' Krankheitsdauer hält! Wer früher OK ist, zeigt dem Betrieb durch frühere Arbeitsaufnahme sein Geschäftsinteresse!

Bei Krankheit mehr Information über Dauer und eventuelle Arbeitsaufnahme gegenüber dem Betrieb.

Kein Krankmachen nur wegen Lappalien.

Wenn es die Krankheit erlaubt, stellen Sie sich für Notdienst, Reserve oder stundenweisen Einsatz zur Verfügung."

Auszug aus einem Arbeitsvertrag zu § 4 Krankheit:

„Bei einer Erkrankung von länger als zwölf Tagen hat der Arbeitgeber das Recht, auf seine Kosten eine Untersuchung bei einem von ihm zu bestimmenden Arzt zu verlangen."

Aus dem Bericht der ÖTV-Bezirksverwaltung Bayern zu dem dreimonatigen Einsatz der Betreuungsbusse: „Ein Fahrer berichtete, daß er nach einer Alleinfahrt bei einer bereits vorhandenen Schichtdauer von 17 Stunden, abends gegen 18.30 Uhr in die Firma nach Würzbürg zurückkam. Dort erhielt er den Auftrag, sofort seinen Zug zu beladen und diese Sendung um 5.00 Uhr früh nach Stuttgart zu befördern. Die Beladezeit hätte etwa drei Stunden in Anspruch genommen.

Der Fahrer lehnte dies mit dem Hinweis ab, daß er bereits eine überlange Schichtzeit habe und er deshalb die Ruhezeit einhalten müsse. Daraufhin wurde der Fahrer von der Firma entlassen. Ein Verfahren vor dem Arbeitsgericht wegen der Entlassung ist anhängig."

Mit welchen Mitteln Unternehmer versuchen, Betriebsratswahlen zu verhindern, zeigt folgendes Beispiel:

„Im Dezember 1978 haben Beschäftigte eines Betriebes in der Nähe des Ortes Merzig, Saarland, eine Kraftfahrerversammlung veranstaltet. Auf der Tagesordnung stand, einen Wahlvorstand zu wählen, weil die Beschäftigten ihre Interessen endlich von einem Betriebsrat vertreten wissen wollten. Da üblicherweise die Unternehmen im privaten Verkehrsgewerbe für diesen Zweck keine Räume zur Verfügung stellen, versammelten sich die Fahrer im Nebenzimmer einer Gaststätte. Noch einigten sich die Beschäftigten über das Verfahren, da betrat der Gastwirt das Zimmer und sagte, er sei von der örtlichen Polizeidienststelle angerufen worden. Die Polizeibeamten hätten ihn gefragt, ob die Versammlungsteilnehmer alkoholische Getränke zu sich nähmen. Von der Veranstaltung hätten sie erfahren, nachdem sie von einem Unternehmer unterrichtet worden wären. Er hätte das Ansinnen ausgesprochen, im Anschluß an die Versammlung eine Verkehrskontrolle mit Röhrchentest zu machen."

Abschrift einer Austrittserklärung: „Sehr geehrter Herr Schmidt, ich bedaure Ihnen mitteilen zu müssen, daß ich meinen Beitritt zur ÖTV rückgängig machen muß. Uns ist inoffiziell die Kündigung angedroht worden, falls wir unseren Beitritt aufrechterhalten. Hochachtungsvoll."

§ 3 Fahrpersonalgesetz: „Mitglieder des Fahrpersonals dürfen als Arbeitnehmer nicht nach den zurückgelegten Fahrstrecken oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecken oder Gütermengen."

Bericht einer ÖTV-Kreisverwaltung über ein Prämiensystem bei einer Pkw-Spedition:

„Die Bezahlung der Kraftfahrer bei der Spedition . . . geht – wie aus den beiliegenden Lohnabrechnungsbelegen hervorgeht – nach folgendem System: Die gefahrenen Kilometer beim Kollegen . . . im Monat Mai 1979 = 11587 km: 60 Minuten = 193,11 Stunden und werden mit 6,30 DM in der Stunde bezahlt. Die tatsächliche Stundenleistung waren 326 Arbeitsstunden.

Durch dieses System werden die Kraftfahrer gezwungen, eine große Kilometerleistung zu erbringen. Bei Kontrollen werden sie mit Strafmandaten belegt und erhalten Eintragungen in der Verkehrskartei in Flensburg.

Die auf der Lohnabrechnung unter Position vier ausgewiesene Zulage für Rückladungen veranlaßt die Kollegen, die Pkw-Transportfahrzeuge mit Überlängen zu beladen; die bei Verkehrskontrollen an die Kraftfahrer erteilten Strafbefehle werden von der Firma bezahlt."



Von der Romantik die aus dem Begriff „Kapitän der Landstraße" spricht, ist also in der rauhen Wirklichkeit nicht mehr viel zu merken. In nur wenigen anderen Industriebereichen unterliegen Arbeitnehmer derart wehrlos der Unternehmerwillkür. Die zahllosen schweren Unfälle, die von übermüdeten oder zu schnell fahrenden Lastwagenfahrern begangen werden, sind von den Speditionen bereits einkalkuliert.

Durch diese Aktion der ÖTV ist es aber jetzt endlich gelungen, eine breite Öffentlichkeit auf diese Mißstände aufmerksam zu machen. Es bedarf aber wohl einer härteren staatlichen Kontrolle, die nicht die wehrlosen Fahrer treffen darf, sondern die dafür verantwortlichen Unternehmer, ehe diese dafür sorgen werden, daß die beschriebenen Mißstände bald der Vergangenheit angehören.

ref

Lieber

Gar keine Frage: Natürlich würden Sie auch lieber eine exklusive 6-Zylinder-Luxuslimousine fahren als irgendein Standard-Auto. Leider aber scheitert dieser durchaus verständliche Wunsch meist an den Preisen, die für solche Autos verlangt werden.

Deshalb möchten wir Sie mit einer der berühmten Ausnahmen bekanntmachen, die laut Sprichwort die Regel bestätigen: Der Datsun Laurel bietet für erschwingliches Geld all das, was Sie sich von Ihrem Fahrzeug der Luxus-Klasse versprechen.

Wie gefällt Ihnen beispielsweise das zuverlässige Triebwerk unter der elegant geschnittenen Haube des Laurel 200? Mit 71 kW (96 PS) und doch nur 8,5 Liter* Normalbenzin-Verbrauch bei konstant 90 km/h? Und dazu solche Raffinessen wie höhenverstellbares Lenkrad, Kontrolleuchten für Bremsfunktion, angezogene Handbremse und nicht geschlossene Türen.

Und beim Laurel 240 sogar lederbezogenes Lenkrad, 5-Gang-Getriebe, höhenverstellbarer Fahrersitz und Leichtmetallfelgen ohne jeden Aufpreis. Und zur Wartung muß der Laurel nur alle 20.000 km, bei der ersten 1000 km

THE NAME OF QUALITY NISSAN NISSAN MOTOR CO. LTD.

Hersteller von Datsun-Automobilen.

Dieser Datsun fährt BS BRIDGESTONE-Reifen.



Datsun Laurel 200 DM 15.440,–
Unverbindliche Preisempfehlung ab Neuss.

Jeder kann helfen

Drei Beispiele aus dem Alltag. Ohne Übertreibung, ohne Sensation, aber alarmierend. Denn der Rettungsdienst ist nur so gut, wie das schwächste Glied in der Rettungskette. Als vor nunmehr 16 Jahren dieser Begriff entwickelt wurde lagen die Schwachstellen bei Fahrzeugen, Funk und falschen Einsätzen.
Heute, wo der Rettungsdienst fast vollkommen reorganisiert und weitestgehend funktionsfähig ist, wirkt sich eine neue, eine andere Schwachstelle immer nachteilig aus.
Bis der Rettungsdienst kommt, vergeht eine Zeit, in der oft viel falsch gemacht wird, auch wenn nichts gemacht wird. Der Laie, im Regelfall der erste am Notfallort, kann in den entscheidenden ersten Minuten viel kaputtmachen. Um so wichtiger ist es für uns alle zu wissen, wie wenig wir wissen und weshalb wir so wenig tun.
Dabei könnten wir helfen, Schlimmeres verhüten, weitere Unfälle abwehren, Folgeschäden verhindern.
Deshalb beginnt ACE Lenkrad in diesem Heft mit einer Serie über die Erste Hilfe. Dies ist kein Fernkurs für diejenigen, die sich keine Zeit nehmen wollen, um ihr Wissen in der Praxis zu üben. Wir Journalisten können nur versuchen, Sie mit Beispielen – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – zu überzeugen, daß es wichtig ist, sich auch hier stets auf dem laufenden zu halten.
Wir glauben allerdings, daß Sie danach nicht nur besser informiert sein werden als bisher, sondern daß Sie auch helfen, wenn es darauf ankommt. Und daß Sie dann wissen, was Sie zu tun haben.
Jeder Unfall mit schwerverletzten Personen, egal ob auf der Straße oder im Betrieb, erfordert eine sofortige und sachkundige Versorgung der Betroffenen. So gut wie immer sind als erste Laien am Ort – und hier beginnt mitunter schon das Verhängnis. Die Hilfe in den ersten Minuten ist nach Auffassung aller Fachleute der Notfallmedizin „oft entscheidend für die Prognose" des Verunglückten –, mit anderen Worten: Was getan oder versäumt wird, was falsch oder richtig gemacht wird, kann lebenserhaltend, lebensrettend oder auch das Gegenteil davon sein.
Von jährlich etwa 35000 Unfalltoten könnten 15 bis 25 Prozent durch rechtzeitige und richtige Hilfe am Unfallort auch von Laien gerettet werden – ein Fünftel also könnte überleben, wenn jeder die wichtigsten Maßnahmen wie Freihalten der Atemwege und richtige Lagerung beherrschen würde.

Da liegt ein Mann neben einer Parkbank wie tot. Es ist alarmierend zu wissen, daß von 100 Menschen mindestens 20 Prozent diesen Mann bereits für tot halten, weil er nicht mehr atmet.
Da kommt einer mit einem blutenden Arm: Jeder zweite Deutsche würde „sofort abbinden" und damit wahrscheinlich einen entscheidenden Fehler machen.
„Nichts tun, nichts anfassen, am besten den Notarzt holen" – auch diese Ansicht ist falsch und weitverbreitet. Sie zeigt deutliche Unsicherheit und Unkenntnis.

Realität – aufgenommen in Berlin

Er formuliert so, wie man es noch versteht: Knapp, einprägsam, klar und begreifbar. Als Dr. med. Manfred Jungchen, Arzt in einer Berliner Unfall-Praxis, vor eineinhalb Jahren im ZDF-Gesundheitsmagazin Praxis mit einem verblüffenden Zuschauertest bekannt wurde, kam es zum ersten Kontakt mit unserer Redaktion. Das Ergebnis liegt jetzt vor: In einer vorerst auf sechs Folgen begrenzten Serie wird ACE Lenkrad als erste Autofahrerzeitschrift dem Thema Erste Hilfe sehr viel Platz einräumen. Lesbar, einprägsam und wie wir meinen, auch gut und appetitlich fotografiert. Hans Peter Feddersen flog nach Berlin, um dort einige der Szenen aufzunehmen, die zur übersichtlichen Illustration notwendig sind. Der Autor der Serie, Dr. Jungchen, achtete peinlich genau darauf, daß die Situation auch echt wirkt – ohne dramatische, theatralische Schminke, ohne die sonst gewollte Künstlichkeit der Studiofotos für Sach- und Lehrbücher.
Das Engagement von rund zehn Berliner Bürgern, die bereitwillig mitmachten, weiß nur der einzuschätzen, zu dem ein Fotograf mit der Bitte kommt: „Könnten Sie sich mal kurz von der Parkbank fallen lassen, bitte . . ."
Wir denken, daß ein bescheidenes „Modellhonorar" für derartige Mühe auch von denen gedankt wird, für die letztlich diese Serie geschrieben worden ist: Von unseren Lesern, die, einmal mehr in ihrer Clubzeitschrift, merken, daß ein Automobilclub nicht nur über das Thema Auto nachdenkt, sondern auch über das Drumherum.
Reinhold Meier hat diesen Seiten ein besonderes Gesicht gegeben: Interessierte können sie leicht heraustrennen, falls sie nicht warten können, bis die ganze Serie als Broschüre erscheint.



So neu ist diese Erkenntnis nicht: Der renommierte Notfallmediziner Prof. Dr. Friedrich Wilhelm Ahnefeld forderte schon vor 15 Jahren die Breitenausbildung auf diesem Gebiet.
Seit 1969 müßte eigentlich einiges besser geworden sein: Jeder Führerscheinbewerber muß sich nämlich einer Unterweisung über die „Sofortmaßnahmen am Unfallort" unterziehen, ein Minilehrgang, der häufig, aber falsch, als Erste-Hilfe-Kurs bezeichnet wird. Schätzungsweise 12 Millionen Kraftfahrer haben diesen Kurs absolviert. Wie der Erfolg war, untersuchte der Berliner Arzt Manfred Jungchen bei seiner Dissertation zusammen mit dem damaligen geschäftsführenden Direktor des Instituts für Anästhesiologie im Klinikum Steglitz der Freien Universität Berlin, Professor Dr. Ulrich Henneberg an 456 Kraftfahrern.

Das Ergebnis, 1979 ausführlich in der Fachzeitschrift „Notfallmedizin" veröffentlicht:

- Kraftfahrer ohne Erste-Hilfe-Ausbildung haben wie erwartet am schlechtesten abgeschnitten,
- Blutungen werden gefährlicher eingeschätzt als Bewußtlosigkeit,
- 20 Prozent der interviewten Autofahrer halten den Atemstillstand für ein Todeszeichen.
- Nach der heutigen Ausbildung über Sofortmaßnahmen am Unfallort ist der Laie bei der Entscheidung darüber, ob er die Atemspende einsetzen soll und erst recht bei der Durchführung überfordert.
- Der Laie muß lernen, die tatsächliche Gefahr zu erkennen und abzuwenden.
- Eine große Zahl von Laien wird trotz der absolvierten Ausbildung mit einer realen Unfallsituation nicht fertig werden. Sie werden nicht schnell, zielstrebig und sicher genug handeln können, da ihnen zwar etwas Wissen, nicht aber eine ausreichende praktische Sicherheit sowie die Bereitschaft zum Helfen vermittelt worden ist, zieht Dr. Jungchen in seiner Doktorarbeit ein ernüchterndes Resümee.



Ferien

Fahren ohne Sorgen

Egal, was Ihnen passiert:
Der ACE wird auch in diesem Urlaub helfen ● Die farbige Karte der Pannenstationen und Notrufzentralen sollten Sie mit zu den Reiseunterlagen nehmen ● In diesem Sonderteil finden Sie auch ab Seite 56 die Liste unserer Helfer und alle wichtigen Telefonnummern ● Wenn Sie noch Zubehör für Ihre Urlaubsfahrt brauchen, können Sie direkt bestellen: Seite 69



ACE-Notrufzentralen

Stand: 2. Mai 1980

Die Notrufzentralen des ACE leiten Hilfsfahrzeuge für Pannenhilfe oder Abschleppen an den Schadenort.
Aufkleber für die Windschutzscheibe mit den Telefonnummern der ACE-Notrufzentralen gibt es bei allen Geschäftsstellen des Clubs.

Notrufzentrale Berlin
Tel. 0 30/2 11 22 55

Notrufzentrale Dortmund
Tel. 02 31/52 41 52

Notrufzentrale Duisburg
Tel. 02 03/2 51 51

Notrufzentrale Frankfurt
Tel. 06 11/23 29 29

Notrufzentrale Hamburg
Tel. 0 40/29 50 40

Notrufzentrale Hannover
Tel. 05 11/1 25 78

Notrufzentrale Köln
Tel. 02 21/52 72 00

Notrufzentrale Mannheim
Tel. 06 21/2 25 22

Notrufzentrale München
Tel. 0 89/53 65 02

Notrufzentrale Nürnberg
Tel. 09 11/2 29 22

Notrufzentrale Stuttgart
Tel. 07 11/53 44 44

In der Not helfen die Männer vom ACE

Kiel
Burg/Fehm.
Wankendorf
Neumünster
Bad Schartau
Lübeck
Lauenburg
Lüneburg
Egestorf
Celle
Vorsfelde
DDR
Braunschw.
Rüningen
Helmstedt
Wolfenbüttel
Salzgitter

Nr.	Anschrift	Telefon
1	**Notrufzentrale Berlin**	**0 30/2 11 22 55**
2	**ACE-Station** **Gottlieb-Dunkel-Straße 20–21** **1000 Berlin 42**	**0 30/7 03 30 38**
3	Fa. Franz Klemm Waltensdorfer Chaussee 9 1000 Berlin	**0 30/6 63 49 53**
4	Fa. Kobra Klärwerkstraße 3 1000 Berlin 20	**0 30/3 31 80 08**
5	Fa. Hans Reinhardt Berlepschstraße 37 1000 Berlin 37	**0 30/8 17 53 53**
6	Fa. Wolfgang Schramm Nordufer 7–8 1000 Berlin 65	**0 30/4 62 20 70**
7	Fa. Albatros Leeker Chaussee 131 2390 Flensburg	**04 61/9 28 28**
8	Fa. Rolf Petrusch Kappelner Straße 71 2390 Flensburg	**04 61/2 68 01**
9	Fa. U. Harms u. G. Kleemann Bahnweg 24 2280 Westerland	**0 46 51/2 32 88**
10	Friedrich Feddersen Gather Landstraße 2260 Niebüll	**0 46 61/81 34**
11	**ACE-Station** **Heinrich-Hertz-Straße 12** **2380 Schleswig**	**0 46 21/2 84 44**
12	Fa. Joachim Ufer Gewerbegebiet 2381 (Schleswig) Busdorf	**0 46 21/3 25 75**
13	Auto Johannsen Hinter der Neustadt 53 2250 Husum	**0 48 41/55 44**
14	Fa. Gottlob Steenbock 2448 Burg (Fehmarn)	**0 43 71/30 11**
15	**ACE-Station** **Schwedendamm 10–14** **2300 Kiel 1**	**04 31/7 74 64**
16	Fa. Heinrich Brandt Hamburger Chaussee 40 2300 Kiel	**04 31/68 20 65**
17	Fa. Egon Pusch Husumer Straße 5 2240 Heide	**04 81/7 31 11**
18	Fa. Fritz Morr Bahnhofstraße 51 2355 Wankendorf	**0 43 26/13 49**
19	**ACE-Station** **Rendsburger Straße/Carlstraße 2** **2350 Neumünster**	**0 43 21/1 49 49**



ACE-Notrufzentralen, ACE-eigene Pannenstationen einschl. P + A GmbH, EURO-Stationen, ACE-Vertragspartner des Gewerbes

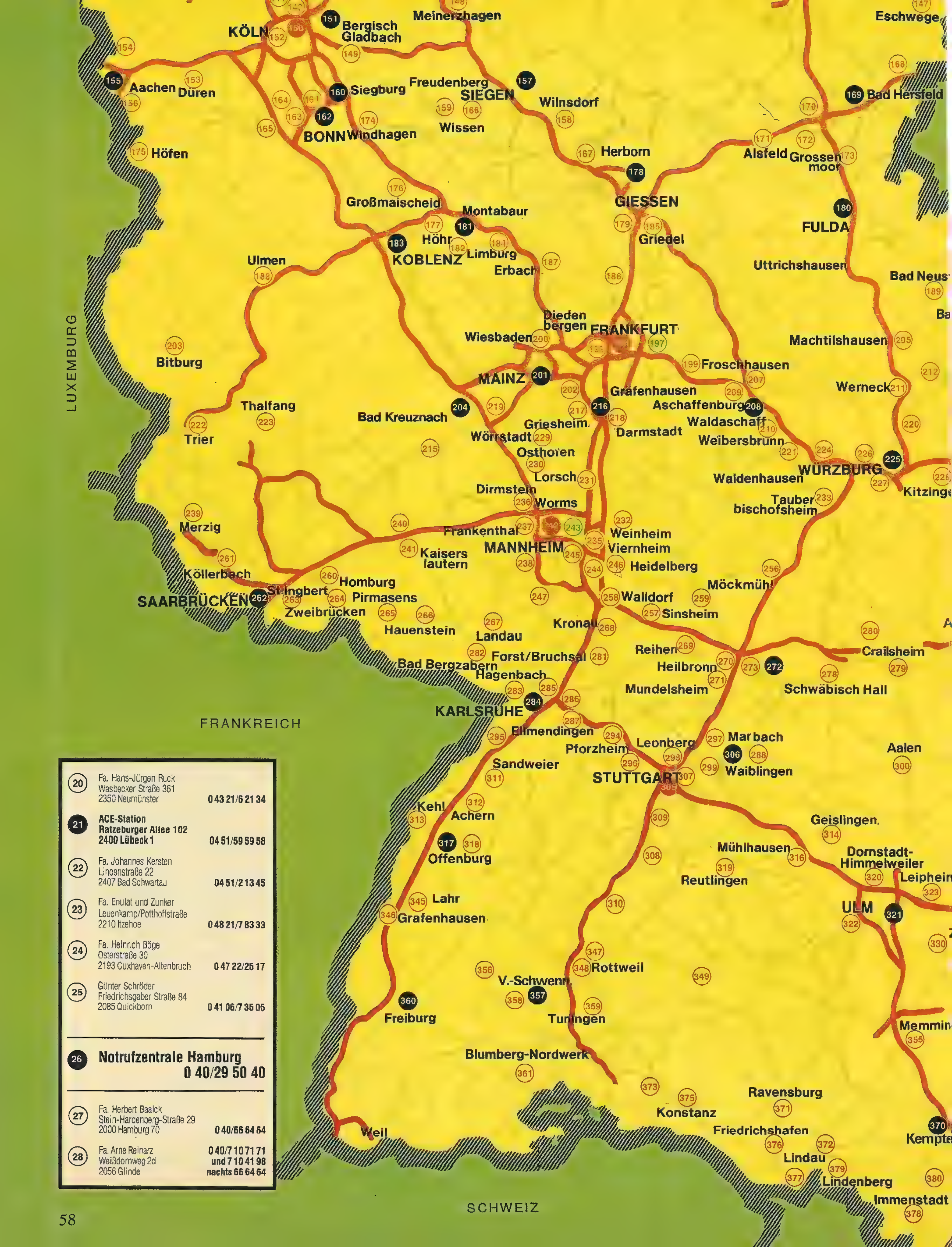
Zeichenerklärung:

ACE-Notrufzentralen: Gelbe Ziffern im roten Punkt

ACE-Stationen: Gelbe Ziffern im schwarzen Punkt

Pannen- und Abschleppstationen: Rote Ziffern im roten Kreis

Euro-Union-Stationen: Grüne Ziffern im grünen Kreis



Nr.	Anschrift	Telefon
20	Fa. Hans-Jürgen Ruck Wasbecker Straße 361 2350 Neumünster	0 43 21/6 21 34
21	**ACE-Station Ratzeburger Allee 102 2400 Lübeck 1**	**04 51/59 59 58**
22	Fa. Johannes Kersten Lindenstraße 22 2407 Bad Schwartau	04 51/2 13 45
23	Fa. Enulat und Zunker Leuenkamp/Potthoffstraße 2210 Itzehoe	0 48 21/7 83 33
24	Fa. Heinrich Böge Osterstraße 30 2193 Cuxhaven-Altenbruch	0 47 22/25 17
25	Günter Schröder Friedrichsgaber Straße 84 2085 Quickborn	0 41 06/7 35 05
26	**Notrufzentrale Hamburg**	**0 40/29 50 40**
27	Fa. Herbert Baalck Stein-Hardenberg-Straße 29 2000 Hamburg 70	0 40/66 64 64
28	Fa. Arne Reinarz Weißdornweg 2d 2056 Glinde	0 40/7 10 71 71 und 7 10 41 98 nachts 66 64 64



Nr.	Anschrift	Telefon
29	Fa. Erwin Kronschnabel, Dieselstraße 16, 2850 Bremerhaven W	04 71/3 60 01
30	Fa. Hippen und Romanehsen, Leerer Straße 36—40, 2960 Aurich	0 49 41/42 25
31	**ACE-Station, Petkumer Straße 223, 2970 Emden**	0 49 21/5 10 11
32	Fa. Winfried Frye, Liebigstraße 11, 2940 Wilhelmshaven	0 44 21/2 24 22 und 20 24 44
33	Fa. Gebrüder Müller, Martin-Pauls-Straße 110, 2890 Nordenham	0 47 31/30 07 und 30 08 und 66 32
34	Fa. Günter Zander GmbH & Co KG, Berliner Straße 81, 2058 Lauenburg (Elbe)	0 41 53/22 04
35	Fa. Wilhelm Gressling, Bahnhofstraße 11, 2094 Brackel	0 41 85/41 81
36	Fa. Hans Raunecker, 2111 Egestorf 72	0 41 75/4 89
37	Fa. Franz Anker, Vor dem Baedowicker Tore, 3140 Lüneburg	0 41 31/3 10 66-68
38	BAT-Ostetal Nord, Inhaber Dieter Stahmer, 2139 Sittensen	0 42 82/22 68 und 26 24
39	Fa. Hermann Hinrichs, Fuhrenstraße 10, 2130 Rotenburg (Hannover)	0 42 61/27 27
40	**ACE-Station, Bremer Straße 119, 2805 Brinkum-Nord**	04 21/87 01 03
41	EU Fa. Karl Minkley, Osternadel 72, 2800 Bremen-Hemelingen	04 21/45 18 64
42	Fa. Lothar Krieger, Adelheider Straße 329, 2870 Delmenhorst	0 42 21/65 20
43	Fa. Enno Kaufmann, Obernstraße 129, 2807 Achim	0 42 02/30 11
44	Fa. Georg Frerichs, Aschenstedter Straße 9, 2879 Dötlingen	0 44 33/3 25
45	Fa. Meyke & Gronowski, Industriestraße 8—10 (B 215), 3090 Verden-Dauelsen	0 42 31/8 20 01
46	Fa. Martin Brockmann, Walsroder Straße 104, 3040 Soltau	0 51 91/66 88
47	Fa. Beckmann, Heerstraße 34, 3053 Hodenhagen	0 51 64/5 58
48	Fa. Fritz Albrecht und Sohn, Celler Straße 117, 3031 Buchholz (Aller)	0 50 71/6 06
49	Fa. Bernhard Landwehr, Dinklager Straße 13, 2841 Holdorf	0 54 94/10 89 und 10 86
50	EU Fa. Theo Caffier, Schwedenschanze 50, 4450 Lingen (Ems)	05 91/25 65
51	Fa. Claus Schwertfeger, Immenweg 34, 3100 Celle	0 51 41/8 27 44
52	Fa. Rainer Frärich, Celler Straße 4, 3002 Wedemark	0 51 30/26 88
53	Fa. G. Hofmeister, Bünteweg 39, 3051 Luthe	0 50 31/7 19 77 und 7 18 46
54	Fa. Hans Bidenharn, Königsberger Straße 14, 4992 Espelkamp	0 57 72/44 11
55	**Notrufzentrale Hannover**	**05 11/1 25 78**
56	**ACE-Station, Bückeburger Allee 7, 3000 Hannover 91**	05 11/42 56 23
57	Fa. Uebel & Engelhardt, Opelstraße 8, 3001 Hannover-Altwarmbüchen	05 11/6 17 17 und 6 17 18

58 Fa. Blitz Autoservice
Daimlerstraße 13
3160 Lehrte 0 51 32/35 45

59 Fa. Viktor Teupe
Hauptstraße 100
4440 Rheine 11 0 59 71/38 15

60 Fa. Deitert KG
Bachstraße 14
4530 Ibbenbüren 0 54 51/40 73

61 Fa. Friedhelm Golnik
Schmiedestraße 500
4990 Lübbecke/Gehlenbeck 0 57 41/66 40 nachts 66 66

62 Fa. Auto Weber GmbH & Co KG
Bismarckstraße 39–41
4950 Minden 05 71/2 90 81 und 2 90 88

63 Fa. Reinhard Wack
Bahnhofstraße 71
3252 Bad Münder 1 0 50 42/20 74 nachts 27 43 und 37 03

64 ACE-Station
Bremer Straße 81
4500 Osnabrück 05 41/7 66 66

65 Fa. Gerhard Flatau
Iburger Straße 157
4500 Osnabrück 05 41/5 44 45

66 Fa. Hermann Schubert
Petrusallee 32
4500 Osnabrück 05 41/6 25 08

67 Fa. Willy Vortkamp
Enscheder Straße 313
4432 Gronau 0 25 62/40 01

68 Fa. Willy Vortkamp
Gronauer Straße 82
4421 Alstätte 0 25 62/40 01

69 Fa. Heinz Wegner
Rehrener Straße 35
3262 Auetal 1 0 57 52/2 16

70 ACE-Station
Gliesmaroder Straße 70a
3300 Braunschweig 05 31/34 11 99

71 EU Fa. Heinz Funk
Röntgenstraße
3301 Rüningen 05 31/87 36 36

72 Fa. Ulrichs GmbH
Schwalbenbreite 9
3330 Helmstedt 0 53 51/3 10 11 und 12

73 Fa. Hermann Ahlswede
Braunschweiger Straße 19
3330 Helmstedt 0 53 51/61 65

74 Tankstelle am Hopfengarten
Norbert Neugebauer
3340 Wolfenbüttel 0 53 31/4 44 74

75 Fa. H. W. Baumgarte
Oberbecker Straße 99
4970 Bad Oeynhausen 11 0 57 31/9 24 72

76 Fa. Schröer OHG
Leeder Straße 2
4541 Leeden 0 54 81/40 37

77 EU Fa. Helmut Roeder
Grüne Straße 130
4900 Herford 0 52 21/7 10 00 und 7 13 45

78 Fa. Franz Könneker
Peiner Landstraße 200
3200 Hildesheim-Drispenstedt 0 51 21/5 37 77

79 Fa. Gotte & Hassenrück
An der Heerstraße 19 – 36
3320 Salzgitter 1/Lichtenberg 0 53 41/5 84 60

80 Fa. Heinz Nonnewitz
Wehler Marsch
3250 Hameln 0 51 51/74 76

81 Fa. Hans Erich Heusing
Hauptstraße 120
3201 Grasdorf 0 50 62/2 95

82 ACE-Station
Oldentrupper Straße 10
4800 Bielefeld 05 21/29 55 55

83 EU Fa. Walter Leifkes
Borkener Straße 87
4420 Coesfeld 0 25 41/7 23 23

84 ACE-Station
Scheibenstraße 88
4400 Münster 02 51/7 26 77

85 Fa. Krabbe
Werther Straße 235
4291 Bocholt-Lowick 0 28 71/47 11

86 Fa. Schulze Temming
Münsterstraße 131
4408 Dülmen 0 25 94/50 57/58

87 EU Fa. Heinz Bertels
Ostdamm 155
4408 Dülmen 0 25 94/29 19

88 Kundendienst-Gemeinschaft
Gütersloh
Postfach 32 48
4830 Gütersloh 1 0 52 41/1 33 66

89 Fa. Mirschel Automobile
Abschleppdienst
Pyrmonter Straße 53
3283 Lügde 1 0 52 81/1 91 90

90 Fa. H. Möhle
Bornhäuser Straße 2
3370 Seesen/Harz 0 53 81/23 70 und 37 18

91 Fa. Adolf Hungerland
Wulfener Straße 49
3360 Osterode-Schwiegershausen 0 55 22/7 24 28

92 Fa. Franz Wrublewski
Heinrich-Heine-Straße 3
3420 Herzberg 0 55 21/35 03

93 Fa. Horst Sauer
Braunschweiger Straße 3
3352 Einbeck 27 0 55 61/28 12

94 Fa. Adolf Czibeck KG
Volkswagen-Audi
3418 Uslar 0 55 71/25 45

95 Fa. Rudolf Kaiser
Selmer Straße 3
4710 Lüdinghausen 0 25 91/40 13

96 ACE-Station
Wilhelmstraße 9
4700 Hamm 1 0 23 81/2 17 90

97 Fa. G. Kappert
Longbentonstraße 110
4353 Oer-Erkenschwick 0 23 68/16 77

98 Fa. Franz Kersting
Gewerbepark 15
4701 Rhynern 0 23 85/23 25

99 ACE-Station
Frankfurter Straße 90
4223 Voerde 2 (Wesel) 02 81/44 88

100 Fa. Dieter van Vorst
Abschleppdienst Pannenhilfe
Achterhoek 35–36
(Ortseingang Kapellen)
4178 Kevelaer 3 0 28 38/5 31

101 Fa. Gerhard Bokowski
Bebelstraße 155
4628 Lünen 0 23 06/4 16 77

102 ACE-Station
Dorstener Straße 7
4350 Recklinghausen 0 23 61/1 38 38

103 Fa. Richter KG Zenke
Hestermannweg-Zechengelände
4350 Recklinghausen 0 23 61/3 32 58 und 3 36 18

104 EU Fa. Horst Tillmann
Zechenstraße
4352 Herten-Disteln 0 23 66/3 77 77 und 3 73 73

105 Fa. Morawski
Wanner Straße/Ecke Skagerrakstraße
4650 Gelsenkirchen 02 09/20 69 03 und 87 16 25

106 Fa. Gehring KG
Heistraße 120
4660 Gelsenkirchen-Buer 02 09/7 10 77

107 EU Fa. Waldemar Hermann
Kirchhellener Straße 143
4200 Oberhausen-Königshardt 02 08/60 20 20

108 Notrufzentrale Dortmund
02 31/52 41 52

109 ACE-Station
Münsterstraße 183
4600 Dortmund 02 31/81 04 44

110 EURO-UNION-Station
Heiliger Weg 40
4600 Dortmund 02 31/57 30 87

111 Fa. Hugo Mamerow
Mengeder Straße 510
4600 Dortmund-Mengede 02 31/35 22 77

112 EU Fa. Stracke
Wittekindstraße 25/27
4600 Dortmund 1 02 31/12 25 95

113 Fa. Daube
Obermassener Kirchweg 17 D
4750 Unna 0 23 03/1 51 51 und 1 50 50

114 Fa. M. Geling
Am Maifeld 3
4760 Werl 0 29 22/21 25

115 Fa. Horst Echtermann
Hellweg (B1)
4782 Erwitte 0 29 43/25 41

116 Fa. Hermann OHG
Stettiner Straße 12a
3410 Northeim 0 55 51/20 26

117 Fa. Hans Dieter Schütte
4791 Haaren 0 29 57/10 96

118 EU Fa. Ludwig Tuschoff
Landstraße 58
3549 Diemelstadt 1 0 56 94/2 24

119 ACE-Station
Theodor-Heuss-Straße 60
3400 Göttingen-Weende 05 51/3 35 51

120 Fa. Walter Richter
Benzstraße 4
3400 Göttingen 05 51/7 30 38

121 Fa. F. W. Radke
Abschleppdienst
Eyller Straße 20
4132 Kamp-Lintfort 0 28 42/86 66

122 Notrufzentrale Duisburg
02 03/2 51 51

123 ACE-Station
Kolonistraße 128–132
4100 Duisburg 1 02 03/37 50 50

124 Fa. W. Heier
Abschleppdienst
Düsseldorfer Landstraße 163
4100 Duisburg 02 03/35 30 11

125 ACE-Station
Glückstraße 11
4300 Essen 02 01/27 12 00

126 Fa. Hans Freundlieb
Steeler Straße 75
4300 Essen 02 01/23 24 24

127 Fa. Otto Seidel
Hordelerstraße 1
4690 Herne 2 0 23 25/3 23 28

128 ACE-Station
Wittener Straße 110
4630 Bochum 1 02 34/33 17 77

129 Fa. Klosowski
Wittener Straße 361
4630 Bochum Tag 02 34/55 10 18 Nacht 49 05 77

130 EURO-UNION-Station
Linner Straße 55
4150 Krefeld-Uerdingen 0 21 51/4 88 08

131 EURO-UNION-Station
Am Karweg 36
5800 Hagen 0 23 31/40 37 37

132 Fa. Hans Samborsky
Untere Lindenstraße 1
5800 Hagen-Vorhalle 0 23 31/30 14 49

133 Fa. Jürgen Schmidt
Giesestraße 24
5860 Iserlohn 0 23 71/4 07 71

134 Fa. Franz Werb
Hoppecker Straße 57
5790 Brilon 0 29 61/31 47

135 ACE-Station
Vohwinkeler Straße 300
5600 Wuppertal 02 02/73 45 67

136 EU Fa. Gustav Adolf Neeb
Lichtscheider Straße 164
5600 Wuppertal-Barmen 02 02/55 28 28 und 55 49 97

137 ACE-Station
Am Wehrhahn 72
4000 Düsseldorf 02 11/36 40 00

138 Fa. Walter Ahrens
Abschleppdienst
Gerresheimer Straße 125
4000 Düsseldorf 02 11/78 63 68

139 Fa. Wilhelm Bender
Fichtenstraße 30
4000 Düsseldorf 02 11/7 33 51 51

140 Fa. Hellas Export GmbH
Rather Broich 151
4000 Düsseldorf-Rath 02 11/26 36 11 und 63 61 76

141 Fa. Udo Somnitz
Prof.-Sudhoff-Straße 15
4006 Erkrath 2 (Hochdahl) 0 21 04/3 33 30

142 ACE-Station
Dammer Straße 112
4050 Mönchengladbach 0 21 61/66 22 22

143 Fa. Karl Jüntgen jun.
Grünstraße 91
4010 Hilden 0 21 03/6 16 81

144 Fa. Walter Trimpop
BAB Abfahrt Lüdenscheid-N
Im Wiesental 90
5880 Lüdenscheid-Nord 0 23 51/59 09

145 ACE-Station
Yorkstraße 4
3500 Kassel-Bettenhausen 05 61/5 45 55

146 EU Fa. Heinrich Himmelmann
Heiligenröder Straße 168
3500 Kassel 05 61/52 69 77

147 Fa. Manegold
Reichensächser Straße 17a
3440 Eschwege 0 56 51/5 00 75

148 Fa. Helmut Kamrath
5892 Meinerzhagen-Sinderhauf 0 23 54/29 23 und 44 77

149 Fa. Gert Berenbach
Am Linsenhof 7
5070 Bergisch-Gladbach 0 22 02/3 32 85 nachts 3 64 87

150 Notrufzentrale Köln
02 21/52 72 00

151 ACE-Station
Robert-Blum-Straße 45
5090 Leverkusen 1 02 14/6 71 81

152 Fa. Jos. Dirkes
Maarweg 241–251
5000 Köln 30 02 21/49 89 91

153 Fa. Karl Moritz
Brückenstraße 241
5160 Düren/Rhld. 0 24 21/3 12 88

154 Fa. Altdorf
Prämienstraße 7
5110 Alsdorf 0 24 04/2 14 33

155 ACE-Station
Eller Straße 3
5100 Aachen 02 41/5 21 11 11

156 EU Fa. Hans Strang
Hanbrucher Straße 4–6
5100 Aachen 02 41/7 28 39

157 ACE-Station
Achenbacher Straße 174
5900 Siegen 02 71/31 23 20

158 Fa. Hermann-Josef Schneider
5901 Wilnsdorf 0 27 39/24 14 und 22 05

159 Fa. H. J. Helmert
5248 Wissen/Sieg-Alserberg 0 27 42/21 71

160 ACE-Station
Landgrafenstraße 76–78
5210 Troisdorf-Oberlar 0 22 41/40 00 66

161 EU Fa. Egon v. Rhein
Luisenstraße 149
5200 Siegburg 0 22 41/2 18 20

162 ACE-Station
Sebastianstraße 153
5300 Bonn-Endenich 02 28/61 41 61

163 Fa. Becker
Messdorfer Straße 189–193
5300 Bonn-Lessenich 02 28/62 10 00

164 Fa. Greuel
Rochusstraße 79
5300 Bonn-Duisdorf 02 28/62 31 03

165 Fa. H. P. Krämer
Kölner Straße 189
5354 Weilerswist 0 22 54/16 70

(166) Fa. A. Warbinek, Wilhelmstraße 49, 5240 Betzdorf — 0 27 41/2 15 33

(167) Fa. Walter Zens, W.-Rathenau-Straße 23, 6348 Herborn — 0 27 72/4 14 94

(168) Fa. Autohaus Budesheim, Gewerbegebiet 5, 6431 Friedewald — 0 66 74/7 22

(169) **ACE-Station, Am Sandweg 4, 6430 Bad Hersfeld — 0 66 21/7 32 22**

(170) Fa. Herbert Heß, Hauptstraße 5, 6437 Kirchheim — 0 66 25/12 21

(171) Fa. Joh. Hedrich, Altenburger Straße 76, 6320 Alsfeld — 0 66 31/8 76–8 79

(172) Fa. Karl Dusenberg, 6320 Alsfeld 7 — 0 66 39/2 76

(173) Fa. Kurt Hochhaus, 6419 Grossenmoor — 0 66 53/2 45

(174) Fa. Hack, 5461 Windhagen — 0 26 45/32 48–9

(175) EU Fa. Leo Wlasak, Alzer Straße 31, 5109 Monschau Höfe — 0 24 72/32 56

(176) Fa. Karl Vogel, Luxemburger Straße 43, 5419 Großmeischeid — 0 26 89/10 63

(177) Fa. Liesenfeld, Südallee 4–6, 5410 Höhr Grenzhausen — 0 26 24/26 32

(178) **ACE-Station, Holzheimer Straße 77, 6306 Lang-Göns (Gießen) — 0 64 03/22 55**

(179) Gebr. Appel GmbH, Ursulum 6, 6300 Gießen — 06 41/4 10 76

(180) **ACE-Station, Frankfurter Straße 25, 6400 Fulda — 06 61/7 57 57**

(181) **ACE-Station, Bahnhofstraße 84, 5432 Wirges (Montabaur) — 0 26 02/63 30**

(182) EU Fa. Horst Homann, Alleestraße 33, 5430 Montabaur — 0 26 02/35 42

(183) **ACE-Station, Trierer Straße 80, 5400 Koblenz — 02 61/2 55 10**

(184) Fa. Gresser KG, Autobahn-Zubringer N, 6250 Limburg/Lahn — 0 64 31/67 38 und 39 68

(185) Fa. Xaver Burgard, Münzenberger Weg 3, 6308 Butzbach 5 — 0 60 33/6 06 09

(186) Fa. Weidinger Autodienst GmbH, Friedberger Straße 9, 6382 Friedrichsdorf 2 — 0 61 75/2 77

(187) Fa. Rudolf Baumann, Limburger Straße 119, 6277 Camberg-Erbach — 0 64 34/82 11

(188) EU Fa. Günter Stein, Wehrholzstraße 4, 5441 Ulmen — 0 26 76/3 95

(189) EU Oskar Katzenberger, Roßmarktstraße 19, 8740 Bad Neustadt/Saale — 0 97 71/23 38

(190) EU Fa. Müller, Bamberger Straße 10, 8742 Bad Königshofen — 0 97 61/20 85

(191) Fa. Dieter Junghans, Epprechtsteinstraße 9, 8670 Hof/Saale — 0 92 81/59 11, Abschleppdienst auch aus der DDR

(192) Fa. Hartmut Bache, Bahnhofstraße 22, 8672 Selb — 0 92 87/7 83 53

(193) Fa. Harry Findeis, Frankenwaldstraße 43, 8674 Naila — 0 92 82/3 59

(194) Fa. Schamberger & Co, Kanonenweg 15, 8630 Coburg — 0 95 61/77 88

(195) **ACE-Station, Fröbelstraße 12, 8650 Kulmbach — 0 92 21/7 46 74**

(196) Notrufzentrale Frankfurt Wilh.-Leuschner-Str. 69–77 06 11/23 29 29

(197) **EURO UNION-Station, Bonameser Straße 5, 6000 Frankfurt 50 — 06 11/51 83 84**

(198) Fa. Manfred Noss, Flurscheideweg 12, 6230 Frankfurt 80 — 06 11/34 10 66/67

(199) Fa. Alexander Elmer, BAB, 6543 Seligenstadt — 0 61 82/2 44 68 und 38 01

(200) EU Fa. J. u. E. Westenberger, Klarenthalstraße 113, 6200 Wiesbaden — 0 61 21/46 73 73

(201) **ACE-Station, Kaiser-Wilhelm-Ring 9, 6500 Mainz — 0 61 31/67 07 67**

(202) Fa. Eckhard Schulz, Wormser Straße 56, 6500 Mainz/Weisenau — 0 61 31/8 94 75

(203) Fa. Auto Jegen, Saarstraße 46, 5520 Bitburg — 0 65 61/38 60 und 38 61

(204) **ACE-Station, Eichendorffstraße 20, 6550 Bad Kreuznach 1 (Planig) — 06 71/6 61 71**

(205) Fa. Walter Keller, BAB Abfahrt Bad Kissingen-Hammelburg, 8731 Machtilshausen — 0 97 04/4 31

(206) EU Fa. Kellner OHG, Bayreuther Straße 6, 8591 Fichtelberg — 0 92 72/2 41

(207) Fa. AHG-Tuning, Autohaus Enno Gabriel, Kirchwaldstraße 11, 6451 Mainhausen/Zellhausen — 0 61 82/2 16 15

(208) **ACE-Station, Dinglerstraße 30, 8750 Aschaffenburg — 0 60 21/1 47 02**

(209) Fa. Auto-Haus, Inh. Gerhard Haus, Pappelweg 3, 8750 Aschaffenburg — 0 60 21/85 88

(210) Fa. Rudolf Seubert, Lohrer Straße 134, 8752 Waldaschaff — 0 60 95/7 41

(211) Fa. Winfried Deppisch, Industriestraße, 8722 Werneck — 0 97 22/17 47

(212) Fa. Walter Thein, Schweinfurter Straße 102, 8721 Niederwerrn (Schweinfurt) — 0 97 21/4 84 42

(213) Fa. Hans Stirnweis, Bamberger Straße 6, 8602 Memmelsdorf/Ofr. — 09 51/3 02 91

(214) Fa. Mayer & Pittl, Bernecker Straße 54, 8580 Bayreuth — 09 21/2 20 58

(215) Fa. Jürgen Bott, Niederwiese 1, 6551 Hargesheim — 06 71/3 29 39

(216) **ACE-Station, Pfungstädter Straße 13, 6103 Griesheim (Darmstadt) — 0 61 55/30 05**

(217) Fa. Weso GmbH, Pfützenstraße 77, 6103 Griesheim — 0 61 55/24 52

(218) EU Fa. Wolfgang Röder, Reisstraße 1, 6100 Darmstadt-Eberstadt — 0 61 51/5 44 39

(219) EU Fa. R. Ciechowski, Ober-Saulheimer Straße 18, 6501 Wörrstadt/Rheinhessen — 0 67 32/4 25

(220) Fa. S. Mohaupt, Industriestraße 11, 8712 Volkach — 0 93 81/7 75

(221) Fa. R. Roth, Hauptstraße 177, 8751 Weibersbrunn — 0 60 94/3 46

(222) Fa. D. u. W. Buschmann, Bonner Straße 5, 5500 Trier-Pallien — 06 51/8 78 78, 8 80 68, nachts 8 76 76

(223) Fa. Hermann, Bahnhofstraße 47, 5509 Thalfang — 0 65 04/4 97

(224) Fa. G. Beuschlein, Würzburger Straße 106, 8702 Uettingen — 0 93 69/6 37

(225) **ACE-Station, Mergentheimer Straße 65, 8700 Würzburg-Haidingsfeld — 09 31/70 33 73**

(226) Fa. E. Hammerbacher, Heideberger Straße, 8706 Höchberg — 09 31/4 88 78

(227) Fa. H. Nickl, Florastraße 1, 8700 Würzburg — 09 31/7 12 22

(228) Fa. V. Grossmann, Thomas-Ehemann-Straße 11, 8710 Kitzingen — 0 93 21/77 77

(229) Fa. Gaus, Rheinstraße 38, 6522 Osthofen — 0 62 42/15 91

(230) Fa. R. A. Weber, Gaustraße 1, 6520 Worms — 0 62 41/64 32

(231) Fa. E. Schmidt, Kaiser-Wilhelm-Platz 3 u. 11, 6143 Lorsch — 0 62 51/5 99 72

(232) Fa. W. Diehm, Daimlerstraße 2, 6940 Weinheim — 0 62 01/1 40 49

(233) Fa. P. Schüssler, Würzburger Straße 16, 6972 Tauberbischofsheim — 0 93 41/24 68

(234) Fa. L. Hörl, Nr. 34, 8571 Schermshöhe — 0 92 44/3 52

(235) Fa. Erich Hanf, Wiesenstraße 19, 6806 Viernheim — 0 62 04/36 66 und 33 38

(236) Fa. Albrecht Hetzel, Hauptstraße 56, 6711 Heuchelheim — 0 62 38/6 60

(237) Fa. K. H. Gräske, Mahlastraße 89, 6710 Frankenthal — 0 62 33/2 77 11

(238) Fa. O. Kawelke, Industriestraße 24, 6710 Frankenthal — 0 62 33/2 73 16 und 7 23 77

(239) Fa. Hans Bohr, Pfingstweide, 6640 Merzing — 0 68 61/49 99

(240) Fa. W. Herbach, Sandstraße 2, 6750 Kaiserslautern 25 — 0 63 01/18 81

(241) Fa. K. Spengler, Blechhammerweg 13–23, 6750 Kaiserslautern — 06 31/7 00 00

(242) Notrufzentrale Mannheim 06 21/2 25 22

(243) **EURO UNION Station, J 1, 16, 6800 Mannheim 1 — 06 21/1 44 44**

(244) Fa. H. Sebastian, BAB, 6800 Mannheim-Seckenheim — 06 21/47 10 66

(245) Fa. Jürgen Juraschek, Wingertsbuckel 100, 6800 Mannheim-Feudenheim — 06 21/79 27 55

(246) Fa. F. Seubert, Eppelheimer Straße 35–37, 6900 Heidelberg — 0 62 21/2 23 66

(247) Fa. H. Müller, Aral-Tankstelle, 6737 Böhl/Iggelheim 1 — Tag 0 63 24/7 65 97, Nacht 6 42 21

(248) Fa. Strattner GmbH, Erlanger Straße 29, 8510 Fürth — 09 11/79 65 51

(249) Notrufzentrale Nürnberg 09 11/2 29 22

(250) **ACE-Station, Fürther Straße 203, 8500 Nürnberg — 09 11/32 87 95**

(251) Fa. Günter Labus, Braunsbacher Weg 11, 8500 Nürnberg — 09 11/39 10 39 und 33 28 30

(252) EU Fa. J. Spielvogel, Pfalzgrafenring 7, 8450 Amberg — 0 96 21/1 33 31

(253) Fa. Alois Drexler, Opel-Händler, Wolfgang-Amadeus-Mozart-Straße 1–4, 8464 Wackersdorf — 0 94 31/5 16 58

(254) Fa. Fleischmann KG, Nürnberger Straße 21–23, 8503 Altdorf b. Nürnberg — 0 91 87/25 12

(255) Fa. Auto-Kaiser, Schwabacher Straße 30, 8501 Feucht — 0 91 28/30 66

(256) Fa. Erich Ackermann, Züttlinger Straße 8, 7108 Möckmühl — 0 62 98/13 19

(257) EU Fa. K. Hofstätter, Dührener Straße 28, 6920 Sinsheim — 0 72 61/22 26

(258) Fa. W. Förderer, Altrottstraße 53, 6909 Walldorf-Industriegebiet — 0 62 27/15 05 und 31 75

(259) Fa. Alfred Stars, Mosbacher Straße 14, 6950 Mosbach/Neckarelz — 0 62 61/1 31 40 und 6 15 97

(260) EU Fa. J. Neu, Dürerstraße 45, 6650 Homburg/Saar — 0 68 41/7 87 75

(261) Fa. H. Blass, Hauptstraße 141, 6625 Köllerbach — 0 68 06/4 55 55 und 41 14

(262) **ACE-Station, Luisenthaler Straße 220, 6600 Saarbrücken — 06 81/7 96 96**

(263) Fa. F. Schreiner, Saarstraße 10, 6600 Saarbrücken 3 — 06 81/3 63 18

(264) Fa. W. Zimmermann, John-F.-Kennedy-Straße 39, 6660 Zweibrücken — 0 63 32/4 02 42

(265) Fa. K. Sekoll, Andreas-Hofer-Straße 15, 6780 Pirmasens-Fehrbach — 0 63 31/38 34

(266) Fa. L. Debnar, Bahnhofstraße 3, 6746 Hauenstein — 0 63 92/16 57

(267) Fa. K. Held, Weissenburger Straße 8, 6740 Landau/Pfalz — 0 63 41/45 04

(268) Fa. Theo Vocke, Am Autobahnzubringer, 7521 Kronau/Bruchsal — 0 72 53/44 91

(269) EU Fa. W. Hönig & Sohn, Louis-Goss-Straße 15, 6921 Reihen — 0 72 61/24 80

(270) Fa. Helmut Bletz, Salzstraße 100, 7100 Heilbronn — 0 71 31/1 08 59

(271) Fa. G. Postupka, Südstraße 22–26, 7100 Heilbronn — 0 71 31/8 59 24

(272) **ACE-Station, Weststraße 5, 7104 Obersulm (Affaltrach) — 0 71 30/87 77**

(273) Fa. W. Böhm, Schwabstraße beim Bahnübergang, 7102 Weinsberg — 0 71 34/62 05



Alle werben, alle bekommen 10 Mark, alle können gewinnen

Für 3 Werbungen der Beitragsgruppen 3 und 4 können Sie wählen 1 eine schicke Damenhandtasche für die Reise, mit vielen Innenfächern. Und der

Clou daran, im Boden der Tasche steckt sogar ein Taschenschirm. Der Umhängeriemen ist abnehmbar; **2** oder den großen Shell-Atlas Deutschland/Europa; **3** oder eine gut verstaubare Kfz-Werkzeugtasche mit 16 Teilen.

Für 6 Werbungen der Beitragsgruppen 3 und 4 warten auf Sie **4** ein praktischer Auto-Staubsauger entweder für die Steckdose (220 V) oder mit Adapter für jeden Zigarettenanzünder (12 V). Rohr und Zusatzdüsen werden klapperfrei ans Gerät geklemmt; **5** oder eine bequeme „rollende" Reisetasche mit abnehmbarem Umhängeriemen und mit einer Reißverschluß-Konstruktion, die das Bodenteil um gut 15 cm verlängert; Format ca. 40 x 24 x 56 cm; **6** oder ein großer Spiele-Koffer für Freizeit, Ferien und Camping, mit vielen Spielen vom Skatspiel bis zum „Schwarzen Peter", vom Roulett bis zum Schach, vom Damespiel bis zum Domino und noch mehr Spiele.

Wenn es Ihnen gelingt, 10 neue Mitglieder der Beitragsgruppen 3 und 4 zu werben, müssen Sie entscheiden zwischen **7** einem handlichen Fernglas, das nur ca. 185 g wiegt, aber eine vergütete Optik mit neunfacher Vergrößerung besitzt bei einem Objektiv ø von 20 mm; Gesichtsfeld 4,3°; **8** oder einer Wetterstation „Maritim", deren messingfarbene Werke (Barometer, Hygrometer, Thermometer) auf eine rustikal gesteppte, lederbraune Rückwand geschraubt sind; **9** oder einem stattlichen, schwarzen Kfz-Werkzeugkoffer mit 40 Teilen. Er ermöglicht schon qualifizierte Arbeiten an Ihrem Auto.

Und dann Verlosung im Dezember:

Auf den besten Werber unter den guten wartet sogar ein Sonderpreis im Wert von 1000 Mark. Aber der Hit der ganzen Aktion ist die große Verlosung, an der wieder alle Werber teilnehmen. Hier Ihre Chancen: Wir verlosen **1** einen Opel Kadett **2** eine 14tägige Reise **3** einen Teppich, 2,50 x 3,50 m **4** einen Farbfernseher **5** eine Stereo-Kompaktanlage **6** ein tragbares Fernsehgerät **7** ein Kofferradio **8** einen Kassettenrecorder **9** ein Herren- oder Damenfahrrad **10** eine Herren- oder Damenarmbanduhr.

Die Verlosung findet statt unter Aufsicht eines Rechtsanwaltes und unter Ausschluß des Rechtsweges. Gewertet werden alle Neuaufnahmen der ACE-Beitragsgruppen 3 und 4, die zwischen dem 1. Mai und dem 30. November 1980 getätigt werden. Angestellte des ACE sind von der Teilnahme ausgeschlossen.



Holen Sie sich die Faltblätter „Alle machen mit" in den Geschäftsstellen des ACE. Auch auf Seite 89 im Lenkrad finden Sie einen Aufnahmeschein.

auto club ACE europa

- **274** Fa. G. Bretschwert, Bandelstraße 21, 8800 Ansbach — 09 81/50 35
- **275** EU Fa. R. Kinzel, Heilbronner Straße 14, 8896 Neuendettelsau — 0 98 74/3 43
- **276** Fa. H. Buhl, Nürnberger Straße 43, 8540 Schwabach — 0 91 22/49 00
- **277** Fa. G. Türpe, Bahnhofstraße, 8541 Eckersmühlen — 0 91 71/28 22
- **278** Fahrzeugwerk Weidner OHG, An der B 14, 7170 Schwäb'sch Hall — 07 91/5 10 31–34
- **279** Fa. Schneider GmbH & Co, Bahnhofstraße 30, 7180 Crailsheim — 0 79 51/2 20 91
- **280** Fa. Autohaus Eberhard Busch GmbH, Rothenburger Straße 26, 7164 Kirchberg/Jagst — 0 79 54/30 24 und 30 25
- **281** Fa. Woll & Rudolf GmbH, Heinrich-Hertz-Straße, 7521 Forst — 0 72 51/25 34 und 37 35
- **282** Fa. Kuntz, Weinstraße 63, 6748 Bad Bergzabern — 0 63 43/24 88
- **283** Fa. Flick GmbH, Schwarzwaldstraße 5, 6729 Hagenbach — 0 72 73/24 97 und 23 88
- **284** **ACE-Station, Rüppurer Straße 28, 7500 Karlsruhe — 07 21/3 39 22**
- **285** Fa. Böhler, Ottostraße 6, 7500 Karlsruhe 41 — 07 21/40 40 51
- **286** Fa. Rolf Schlindwein, Stuttgarter Straße 57d, 7500 Karlsruhe 1 — 07 21/69 10 30–39
- **287** Fa. Güntner, Auerbachstraße 13–17, 7537 Remchingen-Nöttingen — 0 72 32/7 16 52
- **288** Fa. Fred Spannagel, Max-Eyth-Straße 3, 7052 Schwaikheim — 0 71 95/5 33 38 und 29 56
- **289** Fa. Xaver Schmid GmbH, Renault-Händler, Lindbergstraße 19, 8433 Parsberg — 0 94 92/51 12
- **290** Fa. J. Weiss, Regensburger Straße 11, 8411 Nittendorf — 0 94 04/10 15
- **291** Fa. Prause & Schmalzl, Dechbettener Straße 57, 8400 Regensburg — 09 41/2 61 11
- **292** **ACE-Station, Eichendorffstraße 99, 8440 Straubing — 0 94 21/46 11**
- **293** Fa. Josef Kellermann, Abschleppdienst, Strasshaus 43, 8384 Simbach/LD — 0 99 54/12 21
- **294** EU Fa. J. Manz, Industriegebiet, 7531 Ellmendingen — 0 72 36/86 25
- **295** Fa. F. R. Kühn, Wilhelmstraße 48, 7553 Muggensturm/Rastatt — 0 72 22/3 35 55
- **296** Fa. E. Schirdewan, Alemannenstraße 11, 7530 Pforzheim — 0 72 31/5 15 15
- **297** Fa. Winfried Horning, Rielingshäuser Straße 29, 7142 Marbach — 0 71 44/76 02
- **298** Fa. Hübl & Co KG, Friedhofstraße 2, 7250 Leonberg — 0 71 52/4 32 00
- **299** EU Fa. R. Häussermann, Neustädter Straße 42, 7050 Waiblingen — 0 71 51/2 16 34
- **300** Abschlepp-Service Fa. Tessmann GmbH, Wilhelmstraße 103, 7080 Aalen 1 — 0 73 61/7 17 77, Nacht 7 32 22
- **301** **ACE-Station, Manchinger Straße 12, 8070 Ingolstadt — 08 41/6 76 71**
- **302** Fa. A. Kräuter, Nördliche Ringstraße 13, 8070 Ingolstadt — 08 41/8 12 67
- **303** Fa. A. Behr, Post Vilshofen, 8358 Zeitlarn 10½ — 0 85 41/17 70, 2 03
- **304** Fa. Waschke/Humbaur GmbH, Zirgesheimer Straße 53, 8850 Donauwörth — 09 06/37 09, Nacht 36 42

305 Notrufzentrale Stuttgart 07 11/53 44 44

- **306** **ACE-Station, Max-Eyth-Straße 3, 7052 Schwaikheim — 0 71 95/5 33 38, 29 56**
- **307** Fa. Hüb. GmbH & Co KG, Schickhardtstraße 49, 7000 Stuttgart 1 — 07 11/60 54 01, 60 61 43
- **308** Fa. Winter, An der B 14, 7031 Ehningen — 0 70 34/74 94, 74 09
- **309** Böblinger Abschleppservice und Autoverwertung F. Manfred Dannecker, Herrenberger Straße Waldeck, 7030 Böblingen — 0 70 31/22 70 07
- **310** Fa. Auto-Schmid KG, Schillerstraße 9, 7243 Vöhringen — 0 74 54/23 87 und 20 35
- **311** Fa. H. Kinz, Sandweierer Straße 45, 7574 Sandweier — 0 72 21/6 10 84–86
- **312** Fa. R. Gartner, Lange Straße 50, 7590 Achern-Gamshurst — 0 78 41/2 14 91
- **313** Fa. H. Strassburger, Hauptstraße 194, 7640 Kehl — 0 78 51/20 50
- **314** Fa. W. Rothe, Uracher Straße 2 und Paulinenstraße 14, 7340 Geislingen/Steige — 0 73 31/6 11 18
- **315** EU Fa. W. Hutter, Bahnhofstraße 13, 8069 Rohrbach/Ilm — 0 84 42/88 72
- **316** EU Fa. E. Müller, Inhaber F. Sorg, 7341 Mühlhausen — 0 73 35/50 69
- **317** **ACE-Station, Offenburg — wird eingerichtet**
- **318** Fa. F. Dürr, An der B 3, 7600 Offenburg-Bohlsbach — 07 81/2 21 94
- **319** Fa. W. Lang, Steinachstraße 67, 7410 Reutlingen 11 — 0 71 21/5 46 93
- **320** EU Fa. K. Zell GmbH, BAB-Abfahrt Ulm W, 7901 Dornstadt-Himmelweiler — 0 73 48/2 15 07
- **321** **ACE-Station, Reichenberger Straße 4, 7910 Neu-Ulm — 07 31/8 44 88**
- **322** EU Fa. E. Maucher, Jägerstraße 31, 7900 Ulm — 07 31/6 55 49, 38 53 40
- **323** Fa. R. Hölldobler KG, Ulmer Straße 11, 8874 Leipheim — 0 82 21/76 50, 79 86
- **324** Fa. Fahrzeughaus Zusmarshausen, Augsburger Straße 30, 8901 Zusmarshausen — 0 82 91/3 05
- **325** Fa. Wiedemann & H. Polster, Industriegebiet, 8901 Adelsried — 0 82 94/6 95, 6 50
- **326** Fa. F. H. Jäger, Augsburger Straße 152, 8906 Gersthofen — 08 21/49 17 15, 49 23 20
- **327** **ACE-Station, Donauwörther Straße 33, 8900 Augsburg — 08 21/41 14 67**
- **328** Fa. Pongratz, Kapuzinergasse 24, 8900 Augsburg — 08 21/51 77 81 (von 8.00 bis 19.00 Uhr), 08 21/48 25 02 (von 19.00 bis 8.00 Uhr)
- **329** Fa. A. Strasser, 8069 Oberhann 9½ — 0 84 44/3 33
- **330** Fa. Werner Knoll, Ortsteil Burg, 8907 Thannhausen — 0 82 81/23 64
- **331** Fa. G. Polz, Sonnenstraße 23, 8050 Freising — 0 81 61/6 10 21
- **332** Fa. A. Kreileder, Post Aigen am Inn, 8399 Wendlmuth 92 — 0 85 37/7 80
- **333** Fa. P. Deuss, Libigstraße 22a, 8264 Waldkraiburg — 0 86 38/35 05
- **334** EU Automobile M. Esser, Daimlerstraße 40, 8264 Waldkraiburg — 0 86 38/20 66
- **335** Fa. K. Unterhasberger, Haager Straße 20, 8091 Maitenbeth — 0 80 76/4 55, 15 92
- **336** Fa. Neumeyr GmbH, Münchner Straße 49, 8046 Garching — 0 89/3 20 10 91
- **337** Fa. Günther und Harald Bendig, Wallbergstraße 4, 8031 Gröbenzell — 0 81 42/95 51, 80 51

338 Notrufzentrale München 0 89/53 65 02

- **339** **ACE-Station, Gänselieselstraße 20, 8000 München 83 — 0 89/60 54 55**
- **340** Fa. H. Brüggemann, Schleißheimer Straße 80, 8000 München 40 — 0 89/52 51 48, 52 59 21
- **341** Fa. Touring-Autodienst, Pfälzer-Wald-Straße 38, 8000 München 90 — 0 89/68 35 77, 68 35 88
- **342** Fa. Unger, Eversbusch 208, 8000 München 80 — 0 89/8 12 57 29
- **343** Fa. E. Wieser, Offenbachstraße 1, 8000 München 60 — 0 89/83 70 61–62
- **344** EU G. Schumann, Wörnitzstraße 166, 8000 München 70 — 0 89/70 88 83
- **345** Fa. L. Tokos, Industriestraße 2, 7630 Lahr 19 (Langenwinkel) — 0 78 21/4 17 13
- **346** Fa. A. Hägle, Hauptstraße 200, 7631 Grafenhausen — 0 78 22/62 72
- **347** Fa. F. Albrecht, Stadtgrabenstraße 6, 7210 Rottweil — 07 41/69 59
- **348** EU Fa. A. Moser, Oberndorfer Straße 45, 7210 Rottweil — 07 41/68 94
- **349** Fa. Paul Lacher, Industriegebiet an der Bundesstraße 32, 7484 Veringenstadt 1 — Tag 0 75 77/12 12, Nacht 39 54
- **350** EU Fa. M. Mannseicher, Eichenstraße 14, 8011 Kirchseeon — 0 80 91/93 38
- **351** Fa. H. W. Hofmann, Obinger Straße 1–3, 8201 Eggstätt/Obb. — 0 80 56/2 89
- **352** Fa. M. Höller, Hofgraben 471, 8910 Landsberg — 0 81 91/22 35
- **353** Fa. Hans Freudling, Landsberger Straße 20, 8938 Buchloe/Schw. — 0 82 41/45 20, nachts 35 39
- **354** Fa. Achim Karnischky, Sudetenstraße 28, 8950 Kaufbeuren-Neugablonz — 0 83 41/6 29 55
- **355** Fa. Greif, Colmarer Straße 34, 8940 Memmingen — 0 83 31/8 79 79
- **356** Fa. Artur Faude, Triberger Straße 13, 7743 Furtwangen — 0 77 23/24 87
- **357** **ACE-Station, Staufenstraße 44, 7220 VS-Schwenningen — 0 77 20/49 49**
- **358** Fa. F. Albrecht, Bürkstraße 81, 7220 Schwenningen — 0 77 20/3 32 35
- **359** Fa. M. Klein, Gewerbestraße 16, 7201 Tuningen — 0 74 64/13 40
- **360** **ACE-Station, Schwarzwaldstraße 330, 7800 Freiburg-Ebnet — 07 61/6 44 11**
- **361** EU Fa. Hans Vetter GmbH, Bundesstraße 27, Postfach 109, 7712 Blumberg-Nordwerk — 0 77 02/20 72
- **362** **ACE-Station, Kufsteiner Straße 91, 8200 Rosenheim — 0 80 31/3 22 23, nachts 3 43 89**
- **363** Fa. E. Hocheder Nachf., Postfach 1143, 8214 Bernau — 0 80 51/72 50
- **364** Fa. A. Lex, Überseestraße 3, 8221 Grabenstätt — 0 86 61/3 01
- **365** Fa. G. Mader, Traunsteiner Straße 21–23, 8221 Siegsdorf — Tag 0 86 62/99 72, Nacht 92 61
- **366** Fa. J. Erhard, Salzburger Straße 1a, 8220 Traunstein — 08 61/6 96 74, Nacht 41 74
- **367** Fa. A. Wagner, Hauptstraße 1, 8222 Ruhpolding — 0 86 63/10 17
- **368** Fa. A. Hörtreiter, Riedlstraße 3, 8230 Bad Reichenhall — Tag u. Nacht 0 86 51/19 20, 29 12 bis 22.00 Uhr
- **369** Fa. S. Mirth, Reichenhaller Straße 60, 8228 Freilassing — 0 86 54/95 73
- **370** **ACE-Station, Schumacherring 110, 8960 Kempten — 08 31/7 51 50**
- **371** Fa. W. Waizenegger, Meersburger Straße 31, 7980 Ravensburg — 07 51/2 15 63
- **372** Fa. Herbert Bausch, Ravensburger Straße 9, 7988 Wangen/Allg. — 0 75 22/65 39 und 0 75 28/78 03
- **373** Fa. Stuckburger GmbH, Neu-Bohlingen 5, 7760 Radolfzell — 0 77 32/5 34 50
- **374** Fa. P. Mennel, Hauptstraße 27, 8961 Oy/Allg. — 0 83 66/6 40
- **375** Fa. Knöpfle, Robert-Bosch-Straße 6, 7750 Konstanz — 0 75 31/6 41 00
- **376** Fa. K. Stöckl, Ravensburger Straße 63, 7990 Friedrichshafen — Tag 0 75 41/7 33 14, Nacht 5 12 21
- **377** Fa. L. Strobel, Friedrichshafener Straße 92, 8990 Lindau — Tag 0 83 82/37 21, Nacht 47 77
- **378** Auto-Braun, Ellerstraße 31, 8976 Biessenhofen-Bühlerdorf — 0 83 21/22 29
- **379** Fa. A. Lang, Bismarckstraße 1a, 8998 Lindenberg — 0 83 81/27 98
- **380** Fa. M. Nigg, Burgberger Straße 26, 8971 Rettenberg — 0 83 27/2 68
- **381** Gustav Roeder, Dammkarstraße 7, 8102 Mittenwald — 0 88 23/54 89

Frankreich

Vedene (Avignon) — 90 31 10 81

Erste Hilfe für uns alle aber wie?



**Sie haben's gelernt, als Sie den Führerschein machten.
Sie müßten eigentlich wissen, wie man Verletzte birgt und wie man sie lagert.
Doch Hand aufs Herz: Wann haben Sie schon geholfen – und wie?
Wir wollen Ihr Wissen auffrischen, wir wollen Sie davon überzeugen, daß es richtig und wichtig ist: Jeder von uns kann helfen, jeder muß es können.
Denn jeder von uns möchte ja auch, daß ihm geholfen wird.
Schnell und vor allem richtig.
Dabei kann man viel falsch machen. Prüfen Sie also selbst, ob Sie noch fit sind.**

Frage 1



Sie gehen im Park spazieren, Sie sehen, wie ein Passant plötzlich bewußtlos wird. Er fällt zu Boden und liegt, ohne sich zu rühren, auf dem Rücken. Er atmet hörbar. Was tun Sie?

a) Ich gehe zu ihm, versuche ihn zu erwecken, drehe ihn, wenn nötig, auf die Seite.

b) Ich renne sofort zum nächsten Telefon und alarmiere den Rettungsdienst/NAW.

c) Ich gehe zu ihm und suche in seinen Taschen nach einem Notfallausweis mit Angaben zur Krankheit.

d) Ich suche sofort einen anderen Spaziergänger, der ihm helfen kann.

Frage 2



Aus einer Einfahrt kommen zwei Radfahrer, prallen zusammen und stürzen direkt vor Ihr Auto. Was tun Sie zuerst?

a) Ich sichere die Unfallstelle ab.

b) Ich bringe die auf der Fahrbahn Liegenden in die stabile Seitenlage.

c) Ich fahre sofort zum nächsten Telefon und alarmiere Polizei und Rettungsdienst.

d) Ich markiere die Lage des Liegenden auf der Fahrbahn mit Kreide.

Frage 3



Wie lange kann man mit einem Auto-Feuerlöscher mit 1 kg Inhalt löschen?

a) eine Sekunde

b) fünf bis zehn Sekunden

c) eine Minute

d) drei Minuten

Leicht zu lernen

Helfen lernt man nicht auf dem Papier!

Mit wenigen einfachen Laienmaßnahmen kann jeder bei großen und kleinen Gesundheitsstörungen genauso wie bei Lebensgefahr Schlimmeres verhüten. Helfen lernt man nicht auf dem Papier!
Für Ihren Führerschein mußten Sie eine Unterweisung in „Sofortmaßnahmen am Unfallort" besuchen. Das war nur eine äußerst knappe Kurzfassung von dem, was man zum richtigen Helfen wissen sollte. Einen kompletten Erste-Hilfe-Kurs kann das nicht ersetzen.
Sie sollten deshalb zusätzlich an einem Erste-Hilfe-Lehrgang von acht Doppelstunden teilnehmen. Die Ausbildung dort ist umfassender und gründlicher. Man muß die Handgriffe, die Lagerungen und anderes praktisch üben. Wenn etwas unklar bleibt, muß man den Ausbilder fragen können, man muß auf Fehler hingewiesen werden. Und: Man muß Gelerntes wiederholen, wenn man es nicht ständig anwendet. Nur so kann man im Notfall schnell und sicher helfen.
Jeder von uns kann plötzlich einer Notsituation, einem medizinischen Notfall gegenüberstehen. Wissen Sie, was Sie dann zu tun hätten? Wissen Sie, wie Sie anderen helfen könnten? Keiner denkt gern an Unfälle, jeder denkt sofort „das betrifft mich nicht". Jeder hofft, nie einen Notfall zu erleben. Was würden Sie aber tun, was könnten Sie tun, wenn plötzlich Ihr Freund, Ihr Kollege bewußtlos zusammenbricht – und Sie sind der einzige weit und breit?
Überall und ständig gibt es große und kleine „Unfälle". Menschen erkranken oder verletzen sich zu Hause, auf der Straße, am Arbeitsplatz, bei Sport und Freizeit. Bei Kleinigkeiten kennt man sich aus und jeder hilft dann gern: Ein Pflaster auf die Schnittwunde, ein Hausmittelchen bei „Magendrücken" und der Schaden ist behoben.
Wie sieht es aber aus, wenn die Situation bedrohlich scheint – wenn ein Verletzter stark blutet, wenn jemand ohnmächtig wird, wenn Menschen in Lebensgefahr geraten? Dann wird sofort nach dem Rettungsdienst gerufen, Feuerwehr und Hilfsorganisationen „müssen ja da sein".
Wenn nur rasch der Notarztwagen oder der Rettungshubschrauber alarmiert wird, kann nichts mehr schiefgehen. So glauben viele, aber das ist falsch!
Oft hängt es von der Hilfe in den allerersten Minuten ab, welche Chance ein Verunglückter hat. Ein Bewußtloser, der erbrochen hat, kann in fünf Minuten erstickt sein – und Sie können helfen. Jeder, den Sie zu Hilfe rufen, wird zu spät kommen. Auch im Zeitalter der modernen Rettungsdienste kann auf Sie nicht verzichtet werden. Wird die Zeit knapp, muß der „Mann im nächsten Auto", muß der Laie helfen!
Sie können Lebensgefahr abwenden, Sie können verhindern, daß Lebensgefahr entsteht! Sagen Sie nicht, Sie könnten das nun einmal nicht!

Leicht zu lernen

„Wenn nur rasch der Notarztwagen oder der Rettungshubschrauber alarmiert wird, kann nichts mehr schiefgehen." So glauben viele, aber das ist falsch.

Leicht zu lernen

Jeder kann zum Beispiel eine Unfallstelle absichern, kann drohende Gefahr abwenden, kann sich und andere vor weiteren Schäden bewahren!

Leicht zu lernen

Jeder kann lernen, einen Schwerkranken richtig zu lagern, und kann so vielleicht Lebensgefahr abwenden.

Jeder kann zum Beispiel eine Unfallstelle absichern, kann drohende Gefahr abwenden, kann sich und andere vor weiteren Schäden bewahren.

Der Laienhelfer kann und soll nie den Arzt ersetzen! Aber nur der Laie kann die Zeit

Von jährlich etwa 35000 Unfalltoten könnten 15 bis 25 Prozent durch rechtzeitige und richtige Hilfe am Unfallort auch von Laien gerettet werden – ein Fünftel also könnte überleben, wenn jeder die wichtigsten Maßnahmen wie Freihalten der Atemwege und richtige Lagerung beherrschen würde.

bis zum Eintreffen der Fachleute überbrükken. Er kann in dieser Zeit eine Verschlechterung oder neuen Schaden in lebensgefährlichen Situationen verhindern.

Jeder kann einige Regeln, einige Handgriffe und einfache Maßnahmen erlernen, um im Notfall sofort zu helfen.

Leicht zu lernen

Verlorene Zeit und versäumte Soforthilfe kann auch der Notarzt oder die modernste Klinik nicht aufholen. Darum: Laufen Sie nicht einfach weg, um Hilfe zu holen – Helfen Sie selbst, erst dann Hilfe holen.

Zur ersten Frage:

Falsch ist es, sofort wegzulaufen und andere zu Hilfe zu holen. Falsch ist auch die Suche nach einem Notfallausweis, mit dem Sie gar nichts anfangen können.

Wenn der Verletzte in Lebensgefahr ist, haben Sie nur weniger als fünf Minuten Zeit zum Helfen – andere kämen immer zu spät.

Richtig ist es, sich in einer solchen Situation selbst um den Verunglückten zu kümmern: Gehen Sie zu ihm, sprechen Sie ihn an und sehen Sie, ob er auf Sie reagiert – oder ob er bewußtlos ist. Prüfen Sie, ob er atmet. Was Sie im einzelnen tun könnten und müssen, erfahren Sie in den nächsten Kapiteln.

Wenn Sie mehrere Helfer sind, kann einer den Rettungsdienst alarmieren. Die anderen kümmern sich um den Verunglückten. Sind Sie aber allein, können nur Sie rechtzeitig helfen. Drehen Sie also selbst den Bewußtlosen in die Seitenlage, damit er nicht ersticken kann. Erst nach dieser einfachen Maßnahme alarmieren Sie den Rettungsdienst.

Zur zweiten Frage:

Falsch ist es, ungesichert zu den Verletzten zu gehen oder gar sofort andere Hilfe zu holen. Sie gefährden die Verunglückten, andere Verkehrsteilnehmer und sich selbst. Fährt noch ein Auto in die Unfallstelle hinein, verunglücken auch Sie.

Richtig ist es, bei einem Verkehrsunfall vor jeder Hilfe sofort und schnell die Unfallstelle abzusichern: Was dabei zu beachten ist, erklären wir Ihnen im Bild.

Bei mehreren Helfern sichern einige die Unfallstelle ab, andere kümmern sich um Verunglückte und den Rettungsdienst.

Sind Sie aber allein, müssen Sie immer erst absichern, um weitere drohende Gefahr abzuwenden.



Richtig gehandelt: Mit dem Warndreieck in der Hand rennt man dem Verkehr entgegen, um Schlimmeres zu verhüten. Vor der Rettung kommt die Eigensicherung.



Keine Angst: Erst wenn Sie wegen der Hitze nicht weiterkommen, auf das Ventil drücken und das Pulver stoßweise verspritzen.



Denken Sie daran: Auch ein 2-kg-Löscher spritzt nur wenige Sekunden

Zur dritten Frage:

Ein Brand bei einem Unfall gefährdet besonders Verunglückte, die sich neben oder sogar noch in dem brennenden Auto befinden. Retten Sie sie! Menschen sind wichtiger als Autos! Gerät Kleidung von Personen in Brand, löschen Sie diese sofort! Sie ersticken die Flammen mit Decken oder dadurch, daß Sie die Betroffenen auf dem Boden wälzen.

Wenn Sie einen Brand löschen wollen, beachten Sie folgendes:

Falsch ist es, eine zu lange Löschdauer oder gar „Wunder" zu erwarten. Ein schlecht bedienter Feuerlöscher ist im Nu leer.

Richtig ist, daß ein Autofeuerlöscher mit 1 kg Inhalt nur ca. 5 bis 10 Sekunden löschen kann. Die meisten Löscher in unseren Autos sind mit nur 1 kg Löschpulver zu klein. Deshalb gibt es beim ACE nur noch 2-kg-Löscher. Diese löschen etwas länger. Beachten Sie darum:

Sehen Sie sich die Bedienungsanleitung öfter mal in Ruhe an, vor einem Einsatz.
Beim Brand

- mit dem Wind herangehen,
- Ventil erst direkt am Brandherd betätigen,
- Ventil nicht dauerbetätigen,
- besser sind kurze Pulverstöße.
- Flammen von unten angreifen.





Richtig gehandelt: Man kümmert sich um den offenbar bewußtlosen Mann, prüft, ob er atmet und legt ihn dann in die richtige Lage.



Blinkleuchte, Warnblinker und Pannendreieck: Dreifach und richtig gesichert hilft doppelt.

Achten Sie auf neues Aufflackern der Flammen, behalten Sie einen Rest. Sind mehrere Löscher vorhanden, besser nacheinander einsetzen.

Großfirmen, Feuerwehren, Automobilklubs veranstalten Löschvorführungen und Übungen. Nehmen Sie daran teil, lernen Sie löschen.

Blinken allein genügt nicht

Das müssen Sie über das Absichern einer Unfallstelle wissen:

Eine Unfallstelle, ein liegengebliebenes Fahrzeug oder ein Verkehrshindernis muß, bevor jede weitere Hilfe einsetzt, abgesichert werden. Das hilft, weitere Unfälle vermeiden – aber machen Sie es schnell.

Wie Sie das machen, hängt immer von den örtlichen Umständen ab:

- Bremsen Sie langsam, damit der nächste nicht auffährt.
- Schalten Sie sofort Ihre Warnblinkanlage ein, noch im Ausrollen in kleineren Straßen genügt das vielleicht.
- Fahren Sie an den Fahrbahnrand, schalten Sie zusätzlich Licht ein.
- Absichern auf der Fahrtrichtung, auf der der Unfall ist, eventuell beide, also auch in Gegenrichtung.
Warndreieck aufklappen, sichtbar halten und dem Verkehr rasch entgegenlaufen. Warndreieck richtig aufstellen.
- Bei schnellem Verkehr mindestens 100 Meter vor dem Unfallort.

Wenn Lebensgefahr für einen Verunglückten droht oder besteht, gilt unabhängig von der Art des Unfalls immer folgendes Helferschema:



Vor allem: Lebensgefahr bekämpfen!

1. **Absichern ➽ drohende Gefahr abwenden.**
2. **Überblick: Was passiert? Wie viele verletzt? Wie schwer? ➽ Gefahr erkennen.**
3. **Retten bei akuter Gefahr ➽ Gefahr abwenden, zum Beispiel Brand.**
4. **Lebensrettende Maßnahmen ➽ Gefahr abwenden, bei Atemstillstand: Beatmen, bei Bewußtlosigkeit: Seitenlage, bei Schock: Schocklage.**
5. **Erst jetzt Hilfe holen, wenn man allein ist. Bei mehreren Helfern Aufgaben verteilen.**

Das alles muß sehr rasch geschehen, denn die Zeit ist sehr knapp!

Leicht zu lernen

1. Helfen Sie selbst, erst dann Hilfe holen.
2. Als erstes: Absichern

- Bei Kurven, Bergkuppen, Sichthindernissen: davor aufstellen.

Helfen wollen ist gut, aber es will gelernt sein. Darum: Erkundigen Sie sich nach dem nächsten Erste-Hilfe-Kurs. Besuchen Sie ihn doch vielleicht mit Freunden; gemeinsam lernt sich's leichter.

Übrigens: Erste-Hilfe-Kurse sind kostenlos.

Meist finden Sie an zwei Abenden pro Woche statt und erstrecken sich über einen Monat, also acht Doppelstunden. Solche Kurse veranstalten die örtlichen Verbände von

- Arbeiter-Samariter-Bund,
- Deutsches Rotes Kreuz,
- Johanniter Unfallhilfe,
- Malteser Hilfsdienst.

Kennen Sie keine der Organisationen, dann fragen Sie bei der Gemeindeverwaltung oder bei der Feuerwehr nach.

Steht man das erste Mal einem Notfall gegenüber, wird man natürlich sehr aufgeregt sein. Damit man dann nichts vergißt oder falsch macht, sollte man sich einige Regeln, einige Merksätze fest einprägen und so handeln. Wer die Hilfe sicher beherrscht und vielleicht sogar praktische Erfahrungen hat, wird davon im Einzelfall auch einmal anders vorgehen können.

Im nächsten Heft:
Wie man einen Bewußtlosen rettet.
Wie man den Schock erkennt.

Bestellschein

ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Einzugsermächtigung für Lastschrift-einzug des Rechnungsbetrages:

Name

Vorname

Straße/Nr.

Postleitzahl/Wohnort

Unterschrift für Bestellung

Kontoführende Bank/Postscheckamt

Postleitzahl/Ort

Konto-Nr. Bankleitzahl

Ort und Datum

Unterschrift für Lastschrift-Einzug

Feuerlöscher

101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg mit Prüfventil und Halter, DIN 14406 35,–

102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter 35,–

Leuchten, Batterien

111 Warnblinkleuchte Daimon 417 Blinklicht und Arbeitsleuchte, o. Batterien (notwendig 5 x Art. 113 u. 1 x Art. 114) 34,50

112 Daimon Combi-Spot, Hand- und Signalleuchte, kraftvoller Scheinwerfer, gelbblinkende Signalleuchte, o. Batterien (notwendig 4 x Art. 113) 18,50

113 Daimon-Batterie Alkraft 1,50

114 Daimon-Batterien Normkraft, passend in Arbeitsleuchte Daimon 417 (Babyzelle) zwei Stück 1,40

115 Daimon-Sturmleuchte mit Gummimantel, o. Batterien (notwendig 2 x Art. 113) 10,50

116 Daimon-Handscheinwerfer, wasserdicht, schwimmfähig, o. Batterien (notwendig: 4 x Art. 113) 14,–

117 Daimon-Flutlicht-Leuchtstoffröhre, Adapterkabel für 12 Volt Autoanschluß o. Batterien (notwendig 8 x Art. 113) 51,–

Gurte, Kindersitze

122 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Sicherheitsgurte, 1 Paar 95,–
Fahrzeugtyp: ____________

123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50

124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre 83,–

125 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 49,–

Sonstiges

130 Warndreieck WEGU 11,–

131 Warndreieck GEBRA 10,–

132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 23,–

133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, erhältlich in schwarz, braun und rot 25,–

134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV-geprüft 61,50

135 APA-Starthilfekabel, 16 mm² Kupferader, 2 x 2,5 m Schnittlänge, TÜV-geprüft, mit Gebrauchsanleitung 17,50

136 APA-Abschleppseil nach DIN I, bis 1450 kg, mit 1 Scherenverschluß 10,50

137 APA-Abschleppseil nach DIN II, bis 2500 kg, mit 2 Scherenverschlüssen 17,–

138 APA-Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum 9,50

139 Ersatzwindschutzscheibe APA für alle Wagentypen 10,–

140 Kamel-Sicherheitskopfstütze, SK 2000, erhältlich in schwarz oder beige 33,–

141 Kamel-Lenkradhülle schwarz oder beige 6,–

142 Universal-Werkzeugset, 15tlg., Edelstahl 25,–

143 Klappspaten (Metall) 16,50

145 Hagus-Außenspiegel „Luchsauge" zum nachträglichen Anbau links/rechts 27,50

146 „Sirius"-Isolations- und Rettungs-Decke 6,–

147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm 18,–

148 Auto-Pflege-Set bestehend aus: 1 l Autoshampoo, 200 g Polierwatte, 1 Fliegenschwamm, 1 Waschschwamm, 1 Fensterleder (echt Leder, ca. 53×35 cm), 1 Autopolitur Plastic-Guard 25,50

149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf 13,50

151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben 3,50

152 D-Schild –,75

153 ACE-Ehrenplakette 4,50

160 ACE-Eiskratzer 1,40

161 Reifendruckprüfer (MotoMeter) 8,–

162 Kompressionsdruckprüfer (MotoMeter) 37,50

165 Kabeltrommel (10 m) mit Steckdose und Leuchte, Brennenstuhl Brobusta SL 220 Volt 37,–

169 Fahrradabstandshalter 6,–

170 Farbiges Poster des ACE-Bernhardiners DIN A 3 1,–

171 Autositz-Vollbezug aus Lammfell (Rückenteil Stretch) Farbe cognac Größe 1 (Pkw-Typ angeben) 82,50

172 Autositz-Vollbezug wie Nr. 171, nur Größe 2 (Pkw-Typ angeben) 89,–

189 T-Shirt mit Bernhardiner, Kindergrößen 140–176 6,–

190 T-Shirt mit Bernhardiner, Erwachsenengrößen 36–56 9,–

191 ACE-Bernhardiner, (Textilfaser Dralon-Flor), sitzend, liegend oder stehend 23,–

192 Damenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 38 ☐ Größe 40 135,–

193 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 42 ☐ Größe 44 145,–

194 D-Lammfellweste wie 192
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 155,–

195 Herrenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau
☐ Größe 46 ☐ Größe 48 150,–

198 Damenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 20 mm breit
Längen: ☐ 80 cm ☐ 85 cm ☐ 90 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold 17,–

200 Herrenledergürtel (Rindleder), Spitzenqualität, 25 mm breit 20,50
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm
Farben: ☐ Braun oder ☐ Schwarz
Schnalle: ☐ Silber oder ☐ Gold

201 Herren-Wende-Ledergürtel aus Rindleder, (Braun-Schwarz), Spitzenqualität, 30 mm breit, Schnalle Gold 25,–
Längen: ☐ 85 cm ☐ 90 cm ☐ 95 cm

205 DMYV-T-Shirt 10,50

206 DMYV-Wimpel 14,–

207 ACE-Boots-Wimpel 30,–

208 DMYV-Aufkleber, klein 0,60

209 DMYV-Aufkleber, groß 1,–

ACE-Kartenwerk

602 DDR, Transitstraßen, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen, Sehenswürdigkeiten 1:500 000 7,50

603 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 1:200 000 6,50

611 Schweiz-Tirol, Süddeutschland bis Oberitalien, Mailand–Venedig 1:400 000 7,50

612 Benelux, 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 7,50

613 Oberbayern, Tirol, Dolomiten 1:200 000 6,50

614 Europa-Übersichtskarte, 1:3 500 000 7,50

621 Dänemark, Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 1:300 000 7,50

622 Deutschland, Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin, Campingplätze 1:800 000 7,50

623 Österreich, 1:450 000 7,50

624 Griechenland, mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 1:800 000 7,50

625 Spanien-Portugal, mit Balearen und Tanger 1:800 000 7,50

626 Alpen, Stuttgart–Ancona, Wien–Marseille und Rhônetal mit Steigungsangaben 1:800 000 7,50

627 Italien, Stuttgart–Sizilien mit Korsika und Sardinien mit Steigungsangaben 1:800 000 7,50

628 Frankreich, bis Köln–Brüssel, mit westlicher Schweiz, Sehenswürdigkeiten 1:800 000 7,50

629 Jugoslawien, Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 1:800 000 7,50

630 Skandinavien (Südnorwegen und -schweden, Dänemark), Schleswig–Trondheim 1:800 000 7,50

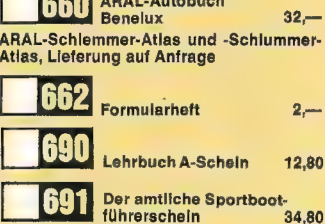
631 Großbritannien mit Irland, 1:800 000 7,50

Großraumkarte Deutschland mit sehenswerten Orten, Bauwerken, Naturdenkmälern, landschaftlich schönen Strecken, Ferienstraßen, Naturparks und Autobahn-Umleitungsstrecken 1:300 000

Für die Reise, für das Auto

- 632 Bl. 1 Schleswig-Holstein, Niedersachsen-Nord 7,–
- 633 Bl. 2 Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen-Süd 7,–
- 634 Bl. 3 Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland 7,–
- 635 Bl. 4 Baden-Württemberg 7,–
- 636 Bl. 5 Bayern 7,–
- 637 Bl. 1–5 im Set (in Plastikhülle) 30,–
- 641 Kümmerli und Frey, Straßenatlas, Format A 4 4,80
- 642 Shell-Reiseatlas (mit ACE-Schutzeinband) 16,80
- 643 Europa-Camping- und Caravaning-Führer 80/81 12,–
- 644 Großer Autoatlas 80/81 International (mit ACE-Schutzeinband) 33,–
- 645 Der große Shell-Atlas 80/81 (mit ACE-Schutzeinband) 36,–
- 646 Das große Shell-Reisebuch Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 36,–
- 647 Mairs Freizeit- und Ferien-Atlas Deutschland (mit ACE-Schutzeinband) 29,80
- 648 Großer Alpenstraßenführer, Denzel 36,–
- 655 DSV-Ski-Atlas 80/81 35,–
- 656 ARAL-Autoreisebuch Deutschland 32,—
- 657 ARAL-Autoreisebuch DDR 32,—
- 658 ARAL-Autobuch Österreich 32,—
- 659 ARAL-Autoreisebuch Frankreich 32,—
- 660 ARAL-Autobuch Benelux 32,—

ARAL-Schlemmer-Atlas und -Schlummer-Atlas, Lieferung auf Anfrage



- 662 Formularheft 2,—
- 690 Lehrbuch A-Schein 12,80
- 691 Der amtliche Sportbootführerschein 34,80
- 692 Der Sportbootführerschein 23,80

STERN-Sprachführer

670
- ☐ Spanisch
- ☐ Italienisch
- ☐ Französisch
- ☐ Englisch
- ☐ Portugiesisch
- ☐ Dänisch
- ☐ Norwegisch
- ☐ Schwedisch
- ☐ Tschechisch
- ☐ Rumänisch je 2,80

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Sicherheitsgurte, Kindersitze, Ski-Atlas, die Auto-Atlanten und die DMYV-Artikel versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet. Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.



123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar 47,50





148 Autopflege-Set 25,50



602–631 ACE-Kartenwerk

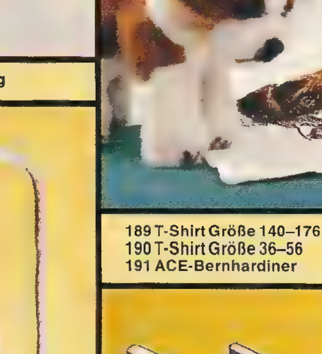


643 Campingführer 80/81 12,—
644 ACE-Auto-Atlas 80/81 33,—
648 Großer Alpenstraßenführer 36,—



124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre 83,–

171 u. 172 Autositz-Vollbezug



189 T-Shirt Größe 140–176 6,–
190 T-Shirt Größe 36–56 9,–
191 ACE-Bernhardiner 23,–



112 Daimon Combi-Spot 18,50
115 Daimon-Sturmleuchte 10,50
116 Daimon-Handscheinwerfer 14,–



136 APA-Abschleppseil DIN I bis 1450 kg 10,50
137 APA-Abschleppseil DIN II bis 2500 kg 17,–



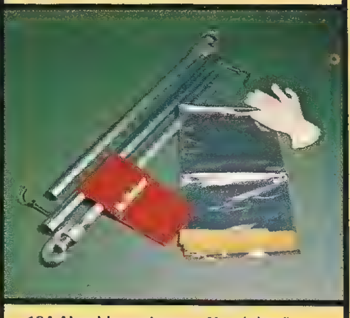
656–660 ARAL-Reisebücher



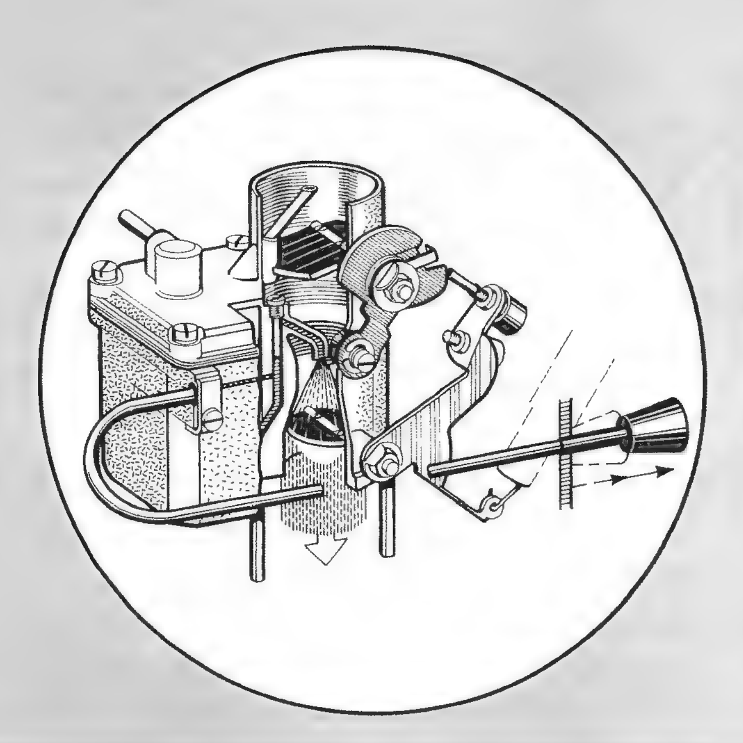
192–195 Damen- und Herrenlammfellwesten 135,— bis 150,—



149 Reifen-Pilot 13,50
161 Reifendruckprüfer 8,–



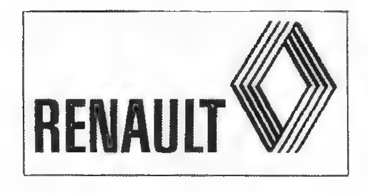
134 Abschleppstange „Nr. sicher" 61,50
139 Ersatzwindschutzscheibe 10,–



Was die Hersteller sagen

Choke – ja oder nein?

Große Resonanz hatte die Lenkrad-Leser-Aktion „Choke: ja oder nein?“ gefunden. Auch nach Redaktionsschluß von Heft 2/80 gingen weitere Zuschriften ein. Am Ende hatten sich fast 4000 Leser an der Umfrage beteiligt. Über 97 Prozent stimmten für den Choke mit Kontrolleuchte. Wie angekündigt wollen wir an dieser Stelle die Stellungnahmen der Automobilhersteller veröffentlichen. Bis zum Redaktionsschluß lagen uns sechs Herstellerantworten vor, im Wortlaut verschieden, im Tenor jedoch ähnlich. Auf einen Nenner gebracht: Der Choke hat Vorteile in Verbrauch und Preis, ist jedoch in der Benutzung problematisch. Hier die Antworten von Audi NSU, BMW, Opel, Renault, VW und Ford.



Der handbetriebene Choke ist in erster Linie aus Gründen der Bedienungsvereinfachung weggefallen. Gerade in der Warmlaufphase nach einem Kaltstart verlangt der Handchoke erhöhte Aufmerksamkeit. Schiebt man ihn zu früh zurück, besteht die Gefahr von plötzlichem Leistungsverlust bedingt durch Motoraussetzer infolge zu mageren Gemisches. Läßt man den Handchoke zu lange gezogen, läuft der wärmer werdende Motor mit zu hoher Drehzahl und der Kraftstoffverbrauch ist durch Überfettung unnötig hoch. Die automatisch wirkende Kaltstartvorrichtung nimmt dem Fahrer die in Abhängigkeit von der Temperatur der Umgebung und der Kühlflüssigkeit erforderliche Gemischregulierung ab.

Renault hat deshalb bei den großen Modellen wie Renault 18, Renault 20, Renault 30 oder z. B. bei Renault Alpine A 310 automatisch Kaltstartvorrichtungen eingebaut. Sie sind zwar etwas verteuernd, entsprechen aber dem Bedienungskomfort, den die Kunden von einem Auto dieser Klasse erwarten. Die kleineren Renault-Modelle wie Renault 4, Renault 5 und Renault 14 sind mit Handchoke ausgerüstet. Eine helle Kontrollampe zeigt hier dem Fahrer an, daß der Choke noch gezogen ist. Gemischaufbereitungsanlagen mit Handchoke sind etwas preiswerter in der Herstellung und kommen somit den Erwartungen der Käufer dieser Autos nach einem ausgewogenen Verhältnis von Preis zu Bedienungsaufwand und Nutzen entgegen.



Renault 5 TL mit Choke

Deutsche Renault AG



VW Polo mit Choke



Die Startautomatik funktioniert unabhängig vom Fahrer und ermöglicht fast optimales Fahrverhalten nach dem Kaltstart bei der größten Zahl der von kommenden Fahrsituationen mit relativ günstigen Verbräuchen und Abgas-Emissionen. Sie war deshalb bisher die Komfortlösung für die gehobenere Preisklasse. Durch sich ständig verschärfende Abgasbestimmungen wird es jedoch immer schwieriger und aufwendiger, eine Startautomatik so auszulegen, daß sie sowohl die Abgastests erfüllt, als auch den Anforderungen an perfektes Fahrverhalten bei allen Bedingungen gerecht wird.
Choke ermöglicht dem versierten Fahrer eine noch bessere Anpassung an die jeweilige Fahrsituation als die Startauto-

matik und bietet damit die Möglichkeit zur Kraftstoffersparnis für sehr geübte und gefühlvolle Fahrer einerseits und Verminderung der Emissionen beim Abgastest andererseits.

Für ungeübte Fahrer besteht allerdings die Gefahr, daß durch Falschbedienung schlechtere Ergebnisse sowohl in bezug auf Fahrverhalten als auch Verbrauch und Abgas-Emissionen als mit der Startautomatik erzielt werden. Durch den Thermochoke werden die Folgen der Falschbedienung gemildert. Im Vergleich zur heutigen, sehr aufwendigen und komplizierten Startautomatik stellt der Thermochoke eine billigere und auch leichter zu überprüfende und zu wartende Alternative dar.

Volkswagenwerke AG



Es gibt vor allem technisch orientierte Argumente für den Choke, aber auch Argumente für die Startautomatik. So stellt die Startautomatik eindeutig die komfortablere Lösung dar und ermöglicht ein fast optimales Fahrverhalten nach dem Kaltstart bei relativ günstigen Verbrauchswerten und Abgasemissionen. Ständig schärfer werdende Abgasbestimmungen führen jedoch dazu, daß es immer aufwendiger wird, mit einer Startautomatik sowohl die Abgastests zu erfüllen, als auch den Ansprüchen an perfektes Fahrverhalten zu entsprechen. Ein Choke bietet die Möglichkeit zur Kraftstoffersparnis und Verminderung der Emissionen. Die optimale Nutzung des Chokes in bezug auf diese beiden Aspekte verlangt einen versierten und gefühlvollen Fahrer. Ungeübte Fahrer können durch Falschbedienung sowohl schlechteres Fahrverhalten als auch höheren Verbrauch und Abgasemissionen verursachen.



Audi 80, 1300 ccm, 55 PS, mit Choke

Audi NSU AG



Es ist sicher richtig, daß ein mit der Technik gut vertrauter Fahrer mit entsprechendem Einfühlungsvermögen in die Funktion eines Handchokes sein Auto in der Anwärmphase besser regeln kann als die Startautomatik. Aber hier geht es nur um Nuancen. Etwas mehr oder weniger öffnen, etwas früher oder später schließen.

Diesen Vorteilen stehen Gefahren gegenüber, die sich aus falscher Hand-Choke-Einstellung ergeben können. Sie reichen vom „abgesoffenen" Motor über das „Absterben" beim Anfahren bis hin zur Ölverdünnung im Triebwerk und den Folgeschäden. Diese Probleme verhindert die Startautomatik sicher. Der Handchoke mit Kontrollampe bietet keineswegs, wie die Erfahrung lehrt, absolute Sicherheit gegen Fehlbedienung.



Opel Kadett 1,2 l mit Choke

Wir sehen einen weiteren Punkt, der bei der Diskussion der von Ihnen untersuchten Frage sicher zu berücksichtigen ist: Die Leser von Automobilzeitschriften sind technisch besonders interessiert und wir verstehen, daß gerade diese Gruppe für den Handchoke votiert.

Da unsere eigenen Befragungen den für Ihre Leserschaft geltenden Trend nicht bestätigen, sehen wir zur Zeit keinen Grund, das Angebot der Startautomatik zu ändern. Wir verfolgen diese Frage natürlich weiter.

Adam Opel AG



Bei einer solchen Umfrage geben natürlich nur solche Autofahrer von sich aus eine Stellungnahme ab, die von ihrer Fähigkeit überzeugt sind, den Motor unter allen Betriebsbedingungen mit dem richtigen Mischungsverhältnis betreiben zu können. Den übrigen Autofahrern, die sehr wahrscheinlich in der Überzahl sind, wird diese Problematik fremd sein, so daß sie sich kaum äußern dürften. Der statistische Wert dieses Umfrageergebnisses zugunsten des Handchokes muß deshalb bezweifelt werden.

Zur Sache: Für den Handchoke spricht, daß vom Fahrer das Verhältnis „Qualität des Fahrverhaltens – Kraftstoffverbrauch" allerdings nur bei genauer Kenntnis der Motorenanforderungen vor allem im stationären Betrieb so gewählt werden kann, daß sich ein geringer Verbrauchsvorteil gegenüber einer Startautomatik ergibt.

Beim durchschnittlichen Fahrer darf das dafür erforderliche „technische Verständnis" und auch ein gutes „Fingerspitzengefühl" für die Chokebetätigung nach unserer Erfahrung nicht vorausgesetzt werden, so daß bei Fahrzeugen mit Handchoke im Vergleich zu solchen mit Startautomatik mit einer stärkeren Umweltbelastung wegen der

– höheren Kohlenwasserstoff- und Stickstoffemissionen bei zu „magerer" Chokebetätigung bzw. höheren Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen bei zu „fetter" Chokebetätigung mit entsprechender Verbrauchserhöhung zu rechnen ist.

Gegen den Handchoke spricht darüber hinaus noch ein zweifaches Sicherheitsrisiko, da



BMW 316 ohne Choke

– das vorzeitige Abschalten des Handchokes vor allem beim Beschleunigen einen starken Drehmomenteinbruch des Motors zur Folge hat, der vor allem im Stadtbetrieb zu gefährlichen Verkehrssituationen führen kann.

– der Fahrer durch den Zwang zur laufenden Chokeanpassung an den Motorbetrieb vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wird, was in Anbetracht der heute üblichen Verkehrsdichte nicht tragbar sein kann. Aus diesen Gründen werden an BMW-Motoren nur Vergaser mit konstruktiv aufwendiger Startautomatik angewandt, die dem Kunden hohen Fahrkomfort ohne Verbrauchsnachteile bieten.

Bayerische Motoren Werke AG



Wir betrachten die Startautomatik als eine zeitgemäße Bedienungserleichterung für den Autofahrer, die bei bestmöglicher Wirtschaftlichkeit einen problemlosen Kaltstart und ein einwandfreies Warmlaufverhalten des Motors gewährleistet. Wir rüsten deshalb den größten Teil unserer Fahrzeuge serienmäßig mit einer Startautomatik aus. Lediglich einige Modelle der unteren Preisklasse werden mit Hand-Choke ausgerüstet.

Ford-Werke AG



Ford Fiesta, 1000 ccm, 40 PS, mit Choke



Talbot erfüllt ACE-Forderungen

Mit dem Rollstuhl ins Auto

Immer mehr Autohersteller kümmern sich um die Probleme der Behinderten. Nach Renault hat jetzt eine weitere französische Firma ein Serienfahrzeug so umbauen lassen, daß es rollstuhlgeeignet ist. Talbot läßt den „Rancho" tiefer setzen und für knappe 10000 Mark so präparieren, daß man durch die hintere Tür mit dem Rollstuhl einfahren kann: eine vorbildliche Erleichterung, denn der Behinderte, oft schwer oder „schwer zu packen" kann in seinem Fahrstuhl sitzen bleiben und muß nicht mühsam umgeladen oder ins Auto hineingeschoben werden.

Der Rancho ist also für Familien gedacht, in denen das Auto nicht vom Behinderten selbst gefahren wird, sondern wo der Behinderte als Fahrgast mehr Platz und mehr Einsteig-Komfort braucht und damit den anderen nicht mehr zur Last fällt.

Der Rancho, der Mitte März der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ist so umgerüstet, daß sein Heck bis zum Erdboden absenkbar ist. Dadurch kann man ohne große Mühe einen Behinderten im Rollstuhl in das Fahrzeug schieben.

Talbot läßt die dazu notwendigen Umbauten von der holländischen Firma Smulders, die bereits seit Jahren auf die Produktion von Fahrzeugen für Behinderte spezialisiert ist – seit 1978 wurden von diesem Unternehmen bereits 700 Talbot City-Laster zu Transportfahrzeugen für Rollstuhlfahrer umgebaut – vornehmen. Das wichtigste technische Detail sind die veränderten hinteren Stoßdämpfer. Sie wurden von Smulders so entwickelt, daß sie gleichzeitig auch als einseitig wirkende, elektrohydraulisch betätigte Hubzylinder funktionieren. Per Knopfdruck lassen sich dadurch die um 26 Zentimeter tiefer gelegten Ladeflächen bis auf den Erdboden senken.

Weitere Veränderungen wurden an der Heckpartie vorgenommen. Die seither bis unten reichende Heckklappe des Rancho ist nun unterteilt. Die obere Partie wird weiterhin nach oben geklappt. Das untere Teil wird nun aber zur Seite geschwenkt. Für den tiefer gelegenen Wagenboden wurde eine dritte Klappe eingebaut, die zugleich als Rampe dient. Außerdem mußten Tank, Auspuff und Reserverad verlegt werden.

Die ganzen Umbaumaßnahmen waren überhaupt nur möglich, weil der Rancho über ein Fahrwerk mit Einzelradaufhängung und Frontantrieb verfügt, bei dem keine durchgehende, angetriebene Hinterachse ein Tieferlegen des Laderaums verhindert.

Im Fahrzeug wird der Rollstuhl mit einem vom deutschen Repräsentanten der Firma Smulders, Helmut Jelschen aus Bad Zwischenahn, entwickelten Gurtsystem so befestigt, daß sowohl der Rollstuhl sicheren Stand, als auch der darin sitzende Behinderte selbst guten Halt findet.

Die Umbaumaßnahmen für den Talbot Matra Rancho werden je nach Ausstattung ab 9500 Mark kosten – gewiß ein hoher Betrag. Sozialverbände und Hilfsorganisationen sowie Arbeitsämter gewähren je nach Verwendungszweck Zuschüsse bis zum vollen Preis.

Wer ein solches Fahrzeug kaufen will, kann sich direkt an alle Talbot-Händler wenden. Vor der Lieferung werden auch andere erwünschten und erforderlichen Umbaumaßnahmen berücksichtigt.

Talbot kommt damit ebenfalls den Forderungen des ACE, behindertengerechte Fahrzeuge zu bauen, nach. Im September letzten Jahres hatte ACE Lenkrad ausführlich über die Probleme Behinderter berichtet und in Lenkrad 6/79 hatte der ACE einen Forderungskatalog aufgestellt. Mit dieser Sonderfertigung eines Serienfahrzeugs

trägt Talbot vielen dieser ACE-Forderungen Rechnung.
Daß aber auch für Talbot und die Firma Smulders noch viel zu tun bleibt, erklärte Bernd Leis vom Rehabilitationszentrum Heidelberg Lenkrad-Reportern bei der Vorstellung des rollstuhlgerechten Ranchos in Bad Zwischenahn. Bernd Leis, selber Rollstuhlfahrer: „Wir freuen uns, daß große Autohersteller anfangen an uns Behinderte zu denken. Auch an diesem Auto gibt es aber noch Dinge, die wir uns noch ein Stück besser vorstellen können. So ist meiner Meinung nach der Schutz bei einem Aufprall von hinten für den Behinderten noch nicht ausreichend. Man sollte hier vielleicht Polsterungen anbringen."
Ein weiterer Wunsch von Behinderten, die selbst ein Fahrzeug lenken können, wird jedoch nicht so schnell realisierbar sein.
Die Durchfahrt vom Heck zur Fahrerposition mit dem Rollstuhl und damit eine noch größere Unabhängigkeit für den Behinderten wird auf absehbare Zeit am Sicherheitsproblem, das durch die ungenügende Befestigung des Rollstuhls vorne entsteht, scheitern. ref



Schüler bauten Rollstuhlauto

Ein Team britischer Studenten hat den Prototyp eines neuen Wagens für Körperbehinderte gebaut, in den man ohne Hilfe mit dem Rollstuhl einfahren kann. Auch die Führung des Wagens vom Rollstuhl aus ist kein Problem. Anläßlich einer Präsentation in London demonstrierten zwei der jungen Konstrukteure – Schüler der Shrewsbury School in Mittelengland – den „Invashrew", der nun von einer britischen Firma gemeinsam mit der National Research Development Corporation zur Serienreife entwickelt wird.
Der Prototyp – Weiterentwicklung einer früheren Konstruktion – hat breite Einfahrttüren und Rampen links und hinten, die der Benutzer vom Armaturenbrett aus oder mit Hilfe niedrig angeordneter Außenschalter bedienen kann. Der obere Teil der Hecktüre wird hochgeklappt. Sobald der Rollstuhl richtig steht, wird er fixiert, so daß er sich nicht bewegen kann. Die auf Fingerdruck ansprechenden Bedienungsorgane des Fahrzeugs befinden sich alle in bequemer Reichweite. Es können auch zwei weitere Rollstuhlfahrer oder Passagiere untergebracht werden. Der Wagen hat eine Getriebeautomatik, einen 1300-cm³-Motor und eine Stahlblechkarosserie. Den Reifenwechsel erleichtern eingebaute hydraulische Heber. Der Wagen hat einen Wendekreis-Durchmesser von 8,53 m und ein herkömmliches Lenkrad; es besteht die Absicht, das serienmäßige Modell mit wahlweiser Schwenkknüppellenkung anzubieten.
Der in Zusammenarbeit mit körperbehinderten Fahrern entwickelte „Invashrew", wurde zuerst für den von BP veranstalteten „Buildacar"-Wettbewerb gebaut. Später wurde er dann in dem „Young Engineer of Britain"-Wettbewerb des Industrieministeriums ausgezeichnet. Die Serienherstellung wird von der Elswick Special Purpose Vehicles Limited in Alcester, Warwickshire B49 5QG (England) geplant.

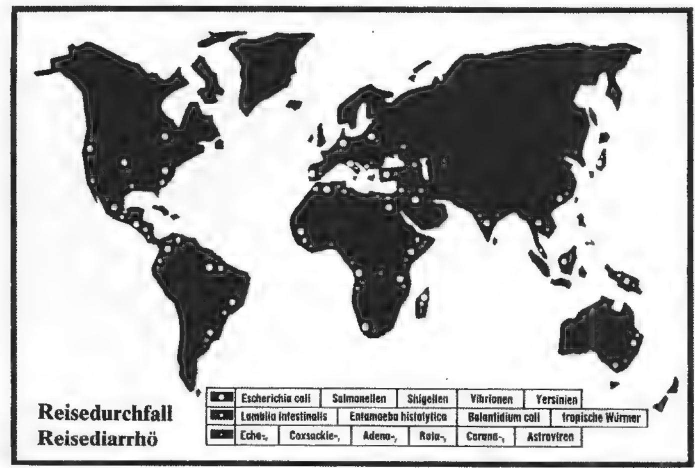


Trotz Hochdruck immer obenauf

So mancher Rücktransport aus dem Urlaub ließe sich vermeiden und so mancher krankheitsbedingte Abbruch der Ferien wäre erst gar nicht nötig, wenn einige Regeln, die von Ärzten immer wieder erneut betont werden, beherzigt würden. Da sehr viele Menschen unter der Zivilisationskrankheit Bluthochdruck leiden, können diese Tips vielleicht helfen, die bevorstehenden Ferien erholsamer und gesünder zu gestalten als bisher.
Eine der Grundregeln für reiselustige Hochdruck-Patienten ist, mindestens drei bis vier Wochen zusammenhängend Urlaub zu machen, so wie es auch die Deutsche Liga zur Bekämpfung des hohen Blutdrucks fordert. Diese Zeit braucht der hochdruckgeschädigte Organismus nämlich, um sich nach der Anpassung an die veränderten Umweltbedingungen am Urlaubsort ausreichend erholen und regenerieren zu können. Apropos Umweltbedingungen: Auch das Klima ist bei der Wahl des Reiseziels sehr wichtig, es darf weder heiß noch feuchtwarm (Tropen) sein; ideale Urlaubsgegenden sind waldreiches Flachland oder mittlere Höhenlagen. Bei Aufenthalten in Höhen über 2000 m oder bei Flugreisen sollten Hypertoniker sehr vorsichtig sein und besser vorher ihren Hausarzt befragen.
Soviel zur Planung, jetzt zum eigentlichen Urlaub! Hier gilt als Faustregel: Es ist fast alles erlaubt – aber mit Maßen. Für Hochdruck-Patienten ist grundsätzlich jeder Bewegungssport zu empfehlen, sofern er nicht in Hochleistungssport ausartet. Wenn man, so wie die meisten, das Jahr über keine oder nur wenig Bewegung hat, sollte man es langsam angehen lassen – steigern kann man immer noch. Spazierengehen am Strand (Sonnenhut), wandern, Volleyball spielen oder Radfahren sind beliebte Urlaubsbeschäftigungen; der anschließende Sprung ins kalte Wasser sollte allerdings ebenso wie längeres Sonnenbaden vermieden werden.
Für Hypertoniker empfiehlt es sich, auch im Urlaub immer ein Blutdruckmeßgerät dabeizuhaben, um regelmäßig die Werte zu kontrollieren.
In den Ferien ändern sich ja meist die gesamten Lebensgewohnheiten grundlegend, was ein vorgeschädigter Körper nicht ohne weiteres hinnimmt. Deswegen tut Kontrolle not.
Der Kontrollrhythmus morgens/abends muß also nie unterbrochen werden!
Auch Hypertoniker dürfen die Vorzüge der einheimischen Kochkunst genießen, und alle Gerichte, seien sie auch noch so scharf gewürzt, essen – nur Salz sollten sie meiden!
Der ideale Urlaub für Hochdruckkranke besteht also in einer ausgewogenen Mischung aus Aktivitäten und Entspannung. Man darf nicht so vermessen sein, alles, was man das Jahr über versäumt hat, in vier Wochen nachholen zu wollen. Das gilt für den Sport ebenso wie für die kulturelle und gesellschaftliche Urlaubsgestaltung.

Malaria wird wieder gefährlich

Immer mehr Bundesbürger verbringen ihren Urlaub in fernen Ländern. Besonderes Interesse finden Tropenreisen, die nicht mehr auf die Wintermonate beschränkt, sondern zu Ganzjahreszielen geworden sind. Bedauerlicherweise hat sich dadurch in den vergangenen Jahren die Malaria wieder als gefährliche Infektionskrankheit ausgebreitet. Die Kaufmännische Krankenkasse Halle (KKH) warnte deshalb davor, ohne ausreichenden Malariaschutz in tropische Länder zu reisen.
Der Erkrankung kann durch systematische Vorbeugung wirksam entgegengetreten werden. Man sollte sich deshalb vorher an einen Arzt wenden. Mit der Einnahme eines schützenden Medikaments ist vor der Ankunft im Reiseland zu beginnen. Das Mittel muß dann während des Aufenthalts im Malariagebiet und auch noch vier bis sechs Wochen danach eingenommen werden.
Die Malaria wird durch den Stich einer Mücke übertragen. Zentralafrika, Indien, Mittel- und Südamerika gehören zu den besonders gefährdeten Gebieten. Auskünfte geben Ärzte, Gesundheitsämter und Reiseveranstalter.



Schätzungsweise jeder zweite Urlauber erkrankt unterwegs an Durchfall und verliert dadurch wertvolle Tage. Selten sind Parasiten und Viren, fast immer Bakterien oder einfach Kost- und Klima-Umstellung („Darmstreß"), die Ursache der Reisediarrhö. Auf dieser „Weltkarte des Reisedurchfalls" läßt sich ablesen, daß der Durchfall nahezu überall vorkommen kann, schwerpunktmäßig freilich in mediterranen, tropischen und subtropischen Gegenden (obere Reihe: Bakterien, mittlere Reihe: Parasiten, untere Reihe: Viren). In rund 95 Prozent der Fälle helfen nach Ansicht erfahrener Tropenmediziner neben Diät (Tee und Zwieback) verschiedene Arzneimittel.

rp

Inzwischen heißen sie im Volksmund nur noch „Hubis". Nur die Fachleute des Rettungswesens sprechen militärisch knapp vom RTH – sie meinen damit den Rettungshelicopter im Gegensatz zum KTW, dem Krankentransportwagen oder zum RTW, dem Rettungswagen.
Das Netz der Rettungshubschrauber-Stationen über der Bundesrepublik wird immer dichter.
Noch in diesem Jahr sollen drei weitere Stationen eröffnet werden.
Auch wenn es vereinzelt Gerangel um Standorte oder Organisatoren der Rettungsfliegerei gibt – auch wenn, wie hierzulande üblich, vielerlei Organisationen eingeschaltet sind und manches nicht so einheitlich ist, wie es sein könnte, so gibt es keinen Zweifel mehr, daß diese Hubschrauber lebenserhaltende Einsätze am laufenden Band fliegen.
Wir haben zusammengestellt, wo überall in der Bundesrepublik Rettungshelicopter eingesetzt werden und wer sie organisatorisch betreut und wem sie gehören.
Als Autofahrer können Sie, etwa bei Altkleidersammlungen für die Deutsche Rettungsflugwacht, auch ihr Scherflein zum weiteren Ausbau dieses Netzes beitragen. Oder direkt durch eine Spende.

A) Regionale Luftrettungszentren (von Norden nach Süden)

Ein Rettungshubschrauber ist mit Pilot(en), Notarzt und Rettungssanitäter besetzt und an einem Anlehnungskrankenhaus stationiert.
Der RTH wird über eine regionale Funkleitstelle alarmiert, die je nach örtlichen Gegebenheiten von einer Hilfsorganisation, der Polizei oder der Feuerwehr betrieben wird.

Einsatzspektrum
Straßen-, Betriebs-, Hausunfälle, medizinische Notfälle: Primäreinsätze, Verlegungsflüge, Transport von medizinischem Material: Sekundäreinsätze, Einsatzradius cirka 50 Kilometer.

1. Katastrophenschutz (BMI)

Eutin	(04521)	83271
Bremen	(0421)	30303
Hannover	(0511)	19481
Bielefeld	(0521)	173900
Lünen/Unna	(02303)	16006
Duisburg	(0203)	63334
Kassel	(0561)	12520
Köln	(0221)	242424

Luftrettung in unserem Land:

Wo die Hubis helfen können



Frankfurt (06 11) 44 10 33
Wittlich/
Bernkastel (0 65 31) 60 99
Ludwigshafen (06 21) 57 33 03
Saarbrücken (06 81) 6 55 52
Straubing (0 94 21) 22 22
München (0 89) 22 26 66
Villingen-
Schwenningen
(0 77 21) 55 10 14
Traunstein (08 61) 22 22
geplant:
Kempten Frühjahr 1980
Ochsenfurt Sommer 1980

2. Bundeswehr (BW)

Hamburg (0 40) 24 82 81
Würselen/
Simmerath (0 24 73) 70 00
Koblenz (02 61) 4 41 00
Nürnberg (09 11) 53 32 11
Ulm (07 31) 6 22 22

3. Rettungsflugwacht

Rendsburg (0 43 31) 2 77 88
Karlsruhe (07 21) 2 33 32
Stuttgart (07 11) 55 10 44
Basel/
Lörrach (0 76 21) 8 80 77
Ist die Leitstelle nicht am Ort des Hubschraubers, ist ihr Standort hinter dem Querstrich angegeben.

B) Bergrettung (mit Hubschraubern)

Goch (SAR-Leitstelle)
(0 28 23) 33 33

C) Seenotrettung (mit Hubschraubern)

Glücksburg (0 46 31) 86 25
(SAR-Leitstelle) oder 5 11

D) Neutrale Alarmzentrale für überregionale Luftrettung

Deutsche Rettungsflugwacht e.V. Stuttgart-Flughafen
Telefon (07 11) 70 10 70
Post – Fernschreiber 07 255 447 drf d
Flugsicherungs – Fernschreiber eddsyfaa
Ambulanzflüge mit Hubschraubern, zweimotorigen Propeller- und Jetflugzeugen, Großraummaschinen. (Grundsätzlich mit Flugarzt und Flughelfer.)

E) Bundeswehr bei dringender Nothilfe und wenn zivile Rettungsmittel nicht zur Verfügung stehen

1. Bereich südliche Elbe einschließlich Hamburg
SAR-Leitstelle Luftwaffe in Goch (0 28 23) 33 33
2. Bereich nördliche Elbe
SAR-Leitstelle Marine in Glücksburg (0 46 31) 86 25
oder 5 11

Lenkrad

Reise-Nachrichten

Rekordjahr in der Schweiz

118 Kilometer Autobahn – so viel wie noch nie in einem Jahr – stehen 1980 in der Schweiz zur Eröffnung an. Das eidgenössische Autobahnnetz wird dann eine Gesamtlänge von 1177 Kilometer haben. Die wichtigsten Teilstücke liegen auf der für den Durchreiseverkehr wichtigen Nationalstraße 2 (Basel–Bellinzona).
Der Anschluß an das bundesdeutsche Autobahnnetz bei Basel wird Anfang Juni erfolgen. Ebenfalls auf der N 2 liegt das längste Teilstück, das in diesem Jahr eröffnet wird. Die 22 Kilometer lange Strecke von Rothrist bis Sursee, die die Fahrt nach Luzern und weiter in Richtung Bellinzona verkürzt, soll Anfang Juli eröffnet werden.

Längster Straßentunnel

Im Herbst soll der längste Straßentunnel der Welt dem Verkehr übergeben werden. 17 Kilometer lang ist der Gotthardtunnel, der allerdings nur zweispurig verläuft.
Einen weiteren Rekord können die Eidgenossen Ende des Jahres feiern, wenn der 9,5 Kilometer lange Seeligbergtunnel (N 2) eingeweiht wird. Der zwischen Stans und Altdorf bei Luzern verlaufende Tunnel wird der längste vierspurige Autobahntunnel der Welt sein.
Auch die große West-Ost-Tangente, die N 1, erhält zwei wichtige Vervollständigungen, nämlich in Zürich Ost und bei Lausanne. Am Genfer See hatte zur Fortsetzung in Richtung Norden jahrelang nur die N 12 zur Verfügung gestanden. Das zur Eröffnung anstehende Teilstück der N 1 bis Oulens (9,4 Kilometer) wird jedoch vorerst nur regional bedeutend sein.
Eine weitere Lücke wird auch auf der N 13, die vom Bodensee über Bellinzona nach Italien führt, geschlossen. 15,7 Kilometer lang ist das Teilstück von Haag nach Trübbach an der liechtensteinischen Grenze.

Wenig Neues in Österreich

Nur drei Autobahnen werden in diesem Jahr in unserem Nachbarland Österreich eingeweiht. Für den Reiseverkehr ist es besonders wichtig, daß auf der A 10 (Salzburg–Spittal) eine weitere Lücke geschlossen wird und somit der Transit nach Jugoslawien weniger Zeit kosten wird. Die Eröffnung des 15 Kilometer langen Teilstücks von Rauchenkatsch bis Gmünd ist für Juni vorgesehen.
Ebenfalls im Juni soll auf der A 9, der Pyhrn-Autobahn, der Selzthaltunnel eröffnet werden. Auf die dritte Strecke haben wir bereits hingewiesen. Am Bodensee wird der Anschluß der A 14 an die deutsche A 96 erstellt und der sechs Kilometer lange Pfändertunnel dem Verkehr übergeben.

Reifentragfähigkeit

Tragfähigkeits-Kennziffer	Reifentragfähigkeit in kg max.	Tragfähigkeits-Kennziffer	Reifentragfähigkeit in kg max.	Tragfähigkeits-Kennziffer	Reifentragfähigkeit in kg max.
50	190	70	335	90	600
51	195	71	345	91	615
52	200	72	355	92	630
53	206	73	365	93	650
54	212	74	375	94	670
55	218	75	387	95	690
56	224	76	400	96	710
57	230	77	412	97	730
58	236	78	425	98	750
59	243	79	437	99	775
60	250	80	450	100	800
61	257	81	462	101	825
62	265	82	475	102	850
63	272	83	487	103	875
64	280	84	500	104	900
65	290	85	515	105	925
66	300	86	530	106	950
67	307	87	545	107	975
68	315	88	560	108	1000
69	325	89	580	109	1030
				110	1060

Höchstgeschwindigkeit

Kennzeichnung	Höchstgeschwindigkeit km/h	Kennzeichnung	Höchstgeschwindigkeit km/h
L	120	R	170
M	130	S	180
N	140	T	190
P	150	U	200
Q	160	H	210

Werkbild: VEITH PIRELLI AG

Reifenbezeichnung

früher



- Felgendurchmesser in Zoll
- Radial
- Kennzeichnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Verhältnis Reifenhöhe zu Reifenbreite
- Reifenbreite in mm

heute



- Kennzeichnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit **NEU**
- Kennzahl für Reifentragfähigkeit **NEU**
- Felgendurchmesser in Zoll
- Radial
- Verhältnis Reifenhöhe zu Reifenbreite
- Reifenbreite in mm

Werkbild: VEITH PIRELLI AG

Welchen Reifen darf man wo verwenden?

Immer wieder werden ahnungslose Kunden Opfer einer geheimnisvollen Ziffern- und Buchstabenkombination und kaufen den falschen Reifen. Veith-Pirelli hat mit diesen beiden Grafiken dargestellt, wie sich die frühere Reifenbezeichnung von der heute gültigen unterscheidet und was die einzelnen Ziffern bedeuten.
Wer also Reifenprobleme hat, sollte sich diese Tabellen ansehen und aufbewahren. Neu am Reifen ist die Kennzahl für die Reifentragfähigkeit, ein Index, der verschlüsselt angibt, wieviel Kilogramm maximal einem korrekt aufgepumpten Reifen zugemutet werden können. Besonders bei Wohnanhängern ist diese Angabe wichtig. Ebenso wichtig ist auch die Kennzeichnung der mit diesem Reifen zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Das halbierte Paradies

Leser-Protest

Trotz aller erstrittenen Rechte ist der Urlauber als Verbraucher häufig machtlos: Da spart er monatelang auf ein vermeintlich schönes Erlebnis. Es beginnt mit einer faustdicken Überraschung – mit einer Enttäuschung: Reklamieren mag nützen, den Ärger kann einem niemand ersparen und schon gar nicht finanziell ausgleichen. Was in diesem Winter Tausende von Skibegeisterten im französischen Wintersportgebiet von Lac de Tignes erlebt haben, ist skandalös: Den Herren über Schnee und Seilbahnen fiel es quasi über Nacht ein, ihr Paradies zu teilen: Wer rein wollte, sollte plötzlich doppelten Eintritt bezahlen, denn Skipässe waren nur noch fürs halbe Gebiet erhältlich. Die Folge: Lange Schlangen, ewige Wartezeiten. Als Adam und Eva aus dem Paradies vertrieben wurden, hatten sie der Versuchung nicht widerstehen können. Daß die Franzosen jetzt wegen eines offensichtlich kommunalpolitischen Streites kurzerhand die Touristen aus ihrem Skiparadies vertrieben, mag bei manchem eine bittere Erkenntnis gebracht haben.

Lenkrad-Leser Peter Hartmann schildert seine Enttäuschung:
„Skiurlaub in Frankreich! Der Gedanke an unbegrenztes Skivergnügen läßt jedes Skifahrerherz höher schlagen.
Diesen Traum wollte ich mir zu Ostern endlich erfüllen. Nur einen ganz kleinen Augenblick war ich von dem stolzen Preis (800 DM/Woche), den man für das Studio mit rund 20 qm verlangte, schockiert. Daß unser Studio vollkommen verdreckt übernommen werden mußte, paßt nicht zu dem, was man sonst über die renommierte Ferienwohnungsfirma Jean Jacq hört, und mag ein bedauerlicher Einzelfall gewesen sein, der freilich nicht geeignet war, den Traumurlaub angenehm zu machen.
Immerhin, so redete ich mir ein, würde ich nach Herzenslust Skifahren können, ohne an den Liften lange warten zu müssen. Begeisternde Erzählungen von Freunden, die dieses „Ski total“ schon erlebt hatten, taten ein übriges, jeden Gedanken an die Urlaubskasse ganz hinten anzustellen.
Selten zuvor hatte ich einen Urlaub mit soviel Ungeduld und voll hoher Erwartungen angetreten. Als ob es so sein müßte, strahlte uns bei der Ankunft in Lac de Tignes von einem wolkenlosen, tiefblauen Himmel die Sonne entgegen. Weite, nicht enden wollende Hänge, meterhoch mit Schnee bedeckt, braungebrannte Menschen und das Bilderbuchwetter versetzten uns in eine Euphorie, die kaum zu beschreiben ist.
Prospekte, die wir bei unserer Ankunft erhielten, zeigten das ganze Skigebiet von Lac de Tignes und Val-d'Isère. Es wird zu Recht als eines der größten der Welt bezeichnet. Es gibt kaum einen Hang ohne Lift.
Als wir noch am selben Nachmittag die Skipässe kaufen wollten, war die Überraschung perfekt: Niemand hatte die Skifans unterrichtet, aber am Kiosk war es dann zu erfahren: Die Liftkarten sollten nur noch für das Gebiet von Lac de Tignes gelten.
Für Val-d'Isère, wollte man dort auch fahren, mußte man einen zweiten Skipaß kaufen. Aber wer kann es sich schon leisten, neben dem horrenden Preis für die Wohnung auch noch fast tausend Mark für zwei Skipässe bei zwei Erwachsenen und zwei Kindern zu bezahlen. Wir fühlten uns geprellt. Bei unserer Buchung, die bereits im November erfolgte, hatte uns niemand auf diese bevorstehende Änderung hingewiesen. Es wäre eine Sache der Höflichkeit gewesen, uns darüber rechtzeitig zu informieren. So hätten wir wenigstens die Chance gehabt, die neuen Bedingungen zu akzeptieren oder nicht. Der minimal herabgesetzte Preis für den Wochenskipaß stand in keinem Verhältnis zur Entwertung des Skigebietes.
Warum, so fragten wir, warum wurde dies einem nicht offiziell mitgeteilt? Warum gab es darüber keine Information? Warum nur Gerüchte, aber keine Erklärung?
Lange standen wir noch vor der Verkaufsstelle und berieten, was wir tun wollten, obwohl die Entscheidung doch eigentlich längst gefallen war. Wer so weit gefahren ist und so viel in diesen Urlaub schon investiert hat, für den gibt es keine Alternative. Er findet sich zähneknirschend mit den Gegebenheiten ab. Sicher war dies auch die Kalkulation der Verantwortlichen von Lac de Tignes. Wir kauften die Skipässe – für Lac de Tignes. Val-d'Isère adieu!
Der Ärger gleich zu Beginn unseres Urlaubs legte sich eigenartigerweise ziemlich schnell wieder. Der Blick über das herrliche Skigebiet und die zu erwartenden Abfahrten versöhnten uns schnell wieder.
In der folgenden Nacht konnte ich vor Erwartung kaum schlafen. Morgens trieb ich meine Familie zur Eile an. Ich wollte so schnell wie möglich auf die Piste. Dort traute ich meinen Augen nicht. Vor sämtlichen Liften standen riesige Menschenschlangen. Wir mußten rund 45 Minuten warten. Wie zum Hohn lief eine Leuchtschrift über der Kartenverkaufsstelle: „Lac de Tignes · 365 Tage Skifahren · keine Wartezeit.“
Ich redete mir ein, daß immerhin Ostersonntag sei und spätestens bis Dienstag mein „Ski total“ beginnen könnte. Die Hoffnung trog, es war nicht die Ausnahme, sondern Dauerzustand.
Eigentlich war das ja auch klar. So wie uns, erging es auch vielen anderen Skifahrern. Ihr beschnittener Skipaß zwang sie, im Skigebiet Lac de Tignes zu bleiben, anstatt sich im bisherigen riesigen Skigebiet auszutoben.
Verkleinerung des Skigebietes und Staus bei den Liften erwiesen sich in der Praxis als zwei voneinander abhängige Größen. Selten habe ich mich so betrogen gefühlt wie bei diesem Urlaub. Für „Ski total“ war ich bereit, ein großes finanzielles Opfer zu bringen. Die Gegenleistung dafür blieb leider aus.
Möge sich der Leser einen passenden Ausdruck für ein solches Geschäftsgebaren selber ausdenken. Mein Bedarf für „Ski total“ ohne Wartezeiten ist fürs erste gedeckt.“

Pardon?

Halbherzig versuchten die Repräsentanten des französischen Fremdenverkehrsgewerbes, den Lifte-Streit von Tignes und Val-d'Isère zu erklären. Ihre vage Ankündigung, im nächsten Jahr komme so etwas nicht mehr vor, klingt wenig tröstlich. Als Tourist hat man zu wenig Rechte, aber eine wirksame Waffe: Man geht dort einfach nicht mehr hin. Niemand wird gezwungen, an dreckige Strände, in schmuddelige Hotels oder in neppige Skigebiete zu fahren. Der Veranstalter, der dies als Boykott-Aufruf mißversteht, vergißt, daß er, und nur er, die Möglichkeit hat, solche Skandale zu verhindern, gar nicht entstehen zu lassen. Pardon ist hier nicht angezeigt.

Was tun mit dem Jahreswagen?

Computerbörse oder Eigenverkauf – viele Kollegen haben Sorgen um ihr nächstes Auto.

Ob in Wolfsburg oder Ingolstadt, ob in Köln, Rüsselsheim oder Stuttgart: Das Geschäft mit den Jahreswagen artet immer mehr in Arbeit aus. Und am Jahreswagen wollen nicht nur diejenigen verdienen, die dieses oft „Zubrot" genannte Privileg der Automobilindustrie-Mitarbeiter genießen, sondern neuerdings auch eine clevere Branche. Nach den kommerziellen Autohändlern, die einjährige Gebrauchte auf dem Tieflader holen und meist an entgegengesetzten Standorten mit Gewinn verscherbeln, mischt jetzt eine neue Spezies von Kaufleuten mit, die Kartei-Verwalter. Was ist von den Computerdateien, von den rationellen Jahreswagen-Vermittlern und von ähnlichen Institutionen zu halten?

Die Idee erscheint bestechend. Wer einen Jahreswagen bestellt, weiß, wann er ihn erhält und wann er seinen alten verkaufen kann. Auffallend oft ist der Wechsel direkt nach den Werksferien geplant. Man hat damit stets das neueste Modell und hat mit dem alten Auto, das so richtig eingefahren ist und oft nur runde 10000 Kilometer hat, noch in der Garantiezeit seinen Urlaub verbracht.
Weg damit, möglichst ohne Schaden und rein ins neue Auto. Aber: Immer mehr Mitarbeiter der Großserien-Hersteller merken, daß sich diese Autos nicht allzu leicht verkaufen lassen, vor allen Dingen, wenn es auf den Herbst geht. In diese Marktlücke haben nun in Wolfsburg und Ingolstadt clevere Geschäftsleute versucht hineinzustoßen. Sie gründeten Niederlassungen von Vermittlungsfirmen und zumindest einer von ihnen kassiert doppelt: Wer bei der „Rationellen Jahreswagen-Vermittlung" ein Auto anbietet, muß für die Aufnahme in eine Computerliste Geld bezahlen. Gleichzeitig versuchte diese Firma aber auch Teilhaber zu erhalten und kassierte dafür 1000 Mark Einstandsgebühr.
Das große Versprechen der kleinen Geschäftemacher: Wir verkaufen ihren Wagen nach Süddeutschland, dort gibt es kein so großes Preisgefälle. Und geworben wird damit, daß ein Eigenverkauf südlich der Mainlinie wegen der damit verbundenen Spesen nicht mehr lohnend sei.
Sicherlich sind solche Verkaufslisten oder Computerbörsen eine notwendige und zeitgerechte Überlegung. Aber noch fehlt der Überblick in der Praxis. Hat der Kunde im Süden wirklich einen objektiven Vergleich über den Preisspiegel? Und wie will er prüfen, ob er tatsächlich einen guten Kauf macht?

Oft gepflegte Autos

Die Wahrscheinlichkeit, ein solides Auto zu bekommen, ist bei Jahreswagen überdurchschnittlich groß, weil diese Autos nur geringe Laufstrecken hinter sich haben. Was liegt also näher, als sich – sofern man einen Gebrauchten sucht – einen Jahreswagen zu kaufen? Doch das Problem für den Käufer liegt vielfach in der Entfernung.
Werden die Jahreswagen von Spediteuren auf dem Autotransporter in andere Gebiete gefahren, so landen sie oft bei spezialisierten Händlern, die nur Jahreswagen verkaufen. Das Preisniveau ist entsprechend hoch: Dieselben Händler, die in Wolfsburg oder Ingolstadt Einjährige zu Dumpingpreisen aufkaufen, schlagen enorme Gewinne auf und verkaufen die gutgehenden Autos oft 1500 Mark teurer. Ja

sie diktieren die Preise beim Einkauf und verlangen sogar Gebühren.
Gibt es eine Möglichkeit des Kontaktes zwischen potentiellem Käufer und Verkäufer? Theoretisch könnte ein Wolfsburger VW-Mitarbeiter seinen Passat in einer süddeutschen Tageszeitung um etwa 45 Mark inserieren. Aber kann er damit rechnen, auf diese Anzeige hin einen Käufer zu finden, der nach Norddeutschland fährt, um das Auto anzusehen?
LENKRAD ist daran interessiert, die Meinung der Betroffenen zu hören – also der künftigen Kunden und der Automobilfirmen-Mitarbeiter, die Jahr für Jahr dasselbe Problem haben und die immer mehr von skrupellosen Geschäftemachern unter finanziellen Druck genommen werden.
Es müßte doch möglich sein, solche Autos direkt, sozusagen von Kollege zu Kollege zu verkaufen? Dies um so mehr, als ja der Verkäufer genau und rechtzeitig vorher weiß, wann er sein Auto zur Verfügung stellen kann. Er hat also Zeit, sich einen sicheren Kunden zu suchen und den Preis fest zu vereinbaren. Da bei solchen Direktverkäufen die Gewinne der Zwischenhändler entfallen, dürfte für beide Teile ein annehmbares „Geschäft" herauskommen: Der Werksangehörige kann einen guten Preis machen und dennoch mehr Geld als bei den Aufkäufern erhalten und der Käufer kommt billiger zu einem Auto, als wenn er es bei den Händlern kauft, die über Nacht um zehn bis 15 Blaue reicher werden, nur weil sie ein Auto vermittelt haben.
Schreiben Sie uns, wenn Sie einen Vorschlag oder eine Anregung zu diesem Thema haben! Berichten Sie von Ihren Erlebnissen, schildern Sie die Praktiken, denen Sie zum Opfer gefallen sind. Nur durch Veröffentlichung skandalöser Vorgänge kann man solche verhindern.
Wir kennen bereits etliche Fälle, die hart an der Grenze zum Betrug liegen. Wir werden weiter darüber berichten.
Schreiben Sie bitte auch, wenn Sie einen Vorschlag haben, der es ermöglichen könnte, Jahreswagen sozusagen von Kollege zu Kollege zu vermitteln: ACE Lenkrad, Aktion Jahreswagen, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50.



Die Kleinsten rennen am schnellsten

Jüngere Kinder – unter acht Jahren – rennen häufig zwischen parkenden Wagen auf die Straße. Sie schauen selten nach links und rechts. Sie bleiben oft am Bordstein nicht erst einmal stehen. Mütter und Väter, von Psychologen befragt, bestätigen diese „häufigsten Fehlverhaltensweisen" von Kindern zwischen drei und sieben Jahren.
Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) berichtet über Untersuchungen des Psychologischen Instituts der Universität Tübingen, bei denen sich ergab, daß von Eltern beobachtete Dreijährige zu 43 Prozent hinter parkenden Autos plötzlich auf die Fahrbahn traten, Siebenjährige noch zu 39 Prozent und Fünfjährige sogar zu fast 49 Prozent. Noch bedenklicher: Ohne nach links und rechts zu schauen, rannten 74 Prozent der Dreijährigen über die Straße und noch 60 Prozent der Siebenjährigen.
Dabei „wußten" die Kinder auf Befragen, daß man erst nach links und rechts schauen muß: die ganz kleinen zu 66 Prozent, die größeren zu 98 Prozent.



Wenn Sie einen ersten Blick in den neuen SPRINTER getan haben, sehen Sie andere Caravans mit anderen Augen an. Alle 21 neuen t.e. Caravans im neuen kostenlosen t.e. Farbkatalog. Er zeigt: Freizeitfreude für die ganze Familie.

te CARAVANS

t.e.-Caravans GmbH, Kölner Straße 37a, 4330 Mülheim an der Ruhr, Telefon (02 08) 48 50 51



Der Spartip für den Caravaner!

Caravan Dach-Spoiler

- Verminderung des Kraftstoffverbrauches (9,3–9,9%)
- wirkt als Stabilisator des Caravan-Zuges und bedeutet sichereres und behaglicheres Fahren
- Kein direkter Aufprall des Fahrtwindes auf dem Wohnwagen-Hänger
- Insekten werden mit dem Windstrom größtenteils abgeleitet
- Gewicht 2,4 kg

Jetzt mit
- **TÜV-Gutachten**
- **GS-Prüfzeichen**

Bestellnummer:
089017 ohne Trägerbügel 1050
089027 mit Trägerbügel 1050

Importeur **Autoteile Ravensburg**
Eberhard Tittel
Gewerbegebiet Gullen Postfach 2240
D-7980 Ravensburg
Telefon (0751) 6886 Telex 732947 atrav











TRUMA-Gerätebau, Postf. 80 10 40, 8000 München 80

ACE – jetzt für die ganze Familie

Über die in Mainz von der 7. Hauptversammlung des ACE beschlossene Satzungsänderung und die damit geschaffene Möglichkeit der Erweiterung der ACE-Mitgliedschaft auf nicht berufstätige Familienangehörige, haben wir in Lenkrad bereits berichtet. Es gibt jedoch immer wieder Rückfragen zu diesem Thema, weshalb wir hier nochmals ausführlich die Auswirkungen dieses Satzungsbeschlusses erläutern und auch auf die damit möglich gewordene erhebliche Verbesserung des Versicherungsschutzes von Familienangehörigen unserer Mitglieder eingehen.

Im einzelnen handelt es sich um folgende, zwischenzeitlich bereits in Kraft getretene Änderungen:
Nach Paragraph 3 Ziffer 2 der Satzung können jetzt auch nicht in Arbeit stehende Familienangehörige (Ehegatten, Kinder in schulischer Ausbildung) von ACE-Mitgliedern die Mitgliedschaft erwerben. Verstirbt das ACE-Mitglied, kann dessen Mitgliedschaft auf den nicht berufstätigen Ehegatten des verstorbenen ACE-Mitgliedes übertragen werden.

Paragraph 3 Ziffer 3 der neuen Satzung besagt, daß die nach Ziffer 2 erworbene ACE-Mitgliedschaft erlischt, wenn eine Berufstätigkeit aufgenommen und eine Mitgliedschaft zu einer der im DGB vereinigten Gewerkschaften nicht erworben wird.

Dies bedeutet im Vergleich zur bisherigen Satzung eine wesentliche Verbesserung. Danach kann der Hinterbliebene die Mitgliedschaft des verstorbenen ACE-Mitgliedes übernehmen, wenn er entweder Gewerkschaftsmitglied ist oder nicht Gewerkschaftsmitglied und nicht berufstätig ist. Die nicht berufstätige Ehefrau eines verstorbenen ACE-Mitgliedes kann somit dessen Mitgliedschaft übernehmen und muß nicht mehr, wie das bisher der Fall war, an andere Autoclubs verwiesen werden. Das trifft auch für in schulischer Ausbildung stehende Kinder von ACE-Mitgliedern zu, die noch nicht Mitglied einer DGB-Gewerkschaft und somit auch nicht Mitglied des ACE werden konnten. So können zum Beispiel der studierende Sohn oder die in schulischer Ausbildung stehende Tochter eines ACE-Mitgliedes, auf deren Namen ein Fahrzeug zugelassen ist, ohne Gewerkschaftszugehörigkeit die ACE-Mitgliedschaft erwerben.

Soll jedoch die Mitgliedschaft im ACE nach Aufnahme einer eigenen Berufstätigkeit weiterbestehen, ist der Eintritt in eine DGB-Gewerkschaft erforderlich. Andernfalls erlischt der Anspruch auf Leistungen aus der ACE-Mitgliedschaft.

Mitgliedschaft bei Fahrzeugumschreibung

Eine weitere Möglichkeit besteht bei Benutzung eines gemeinsamen Fahrzeuges, das – aus welchen Gründen auch immer – auf den Namen der nicht berufstätigen Ehefrau umgeschrieben wird. In diesem Fall kann das ACE-Mitglied in die Gruppe 1 zurückgestuft, für die Ehefrau eine Mitgliedschaft in der Gruppe 3 neu gegründet werden. Das zurückgestufte Mitglied hat dann allerdings keinen Anspruch auf Rechtsschutz beim Fahren fremder Fahrzeuge. Werden Dienstfahrzeuge gefahren, empfiehlt sich die zusätzliche Mitgliedschaft in der Gewerkschaftlichen Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe, GUV, Gruppe 8.

Wollen sowohl das Mitglied als auch dessen Ehefrau in den Genuß aller Leistungen der Schutzbriefordnung kommen, müssen beide die Vollmitgliedschaft beantragen, was nach der neuen Regelung möglich ist, solange einer der Ehepartner keine Berufstätigkeit aufgenommen hat.

In diesen Fällen handelt es sich immer um die Möglichkeit, eine zusätzliche ACE-Mitgliedschaft zu erwerben. Eine totale Umschreibung der ACE-Mitgliedschaft des Gewerkschaftsmitgliedes auf ein nicht in einer der 17 DGB-Gewerkschaften organisiertes Familienmitglied ist nicht möglich.

Für weitere Auskünfte stehen alle ACE-Geschäftsstellen zur Verfügung, die auch im Einzelfall prüfen und beraten können.



Ganz Ohr für den Vertrag: Armin Gärtner (links), Klaus Kersebaum.

Telefonaktion mit Sparwilligen

Zwei Experten der Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung, Armin Gärtner und Klaus Kersebaum, waren am 17. April in der Redaktion, um Leseranfragen zum ACE-Autosparvertrag zu beantworten. Die in der Ausgabe 2 angekündigte Telefonaktion zeigt, daß der Sparvertrag nach wie vor Interesse erweckt. Bis zu diesem Tag hatten immerhin 943 ACE-Mitglieder den Autosparvertrag mit einer Vertragssumme von 9,7 Millionen Mark unterzeichnet und schon mehr als eine dreiviertel Million angespart.
Dieses Verhalten ist wirtschaftlich vernünftig. Deshalb hat die BSV Bank, eine Tochter der Bank für Gemeinwirtschaft, in Zusammenarbeit mit dem ACE auto club europa, eine neue Spar- und Kreditkombination entwickelt. Das sieht so aus: Sie benötigen z. B. 7000 Mark in zwei Jahren. Dann sparen Sie zwei Jahre monatlich 149,50 Mark. Nach 24 Monaten erhalten Sie das angesparte Kapital zuzüglich aufgelaufener Zinsen und Zinseszinsen ausbezahlt. Der zur Vertragssumme (7000 Mark) fehlende Betrag wird Ihnen als Kredit zur Verfügung gestellt. Nach weiteren 24 Monaten, in denen Sie weiterhin 149,50 Mark monatlich bezahlen, ist der Kredit erledigt.

Der Pfiff: Da die Zinsen für die gesamte Laufzeit garantiert werden, können Sie von vornherein einen festen monatlichen Betrag, der während der Anspar- und Kreditzeit gleich hoch ist, in Ihr Haushaltsbudget einplanen.

Die Stiftung Warentest hat in der April-Nummer (4/80) von „test" das „neuartige Autofinanzierungsprogramm" von BSV und ACE geprüft und ausführlich besprochen. Das Urteil nach einem Kostenvergleich: „Diese Form der Autofinanzierung bietet sich an."

Die DRF hat oft geholfen

Die Mitglieder des ACE können beruhigter als andere Autofahrer in den Auslandsurlaub fahren: Im Notfall hilft die Deutsche Rettungsflugwacht und holt transportfähige Mitglieder im Flugzeug zurück, wenn der Arzt dies befürwortet. Mehrere Politiker besuchten in der letzten Zeit die Internationale Alarmzentrale der Deutschen Rettungsflugwacht in Stuttgart. So der baden-württembergische Ministerpräsident Lothar Späth, der Bundestagsabgeordnete Manfred Gärtner (FDP, Sprecher des Haushaltsausschusses), Bundesforschungsminister Volker Hauff und der SPD-Landtagsabgeordnete Werner Weinmann. Das Interesse der Politiker galt dabei der technisch ausgefeilten Organisation; sie ließen sich auch Hubschrauber zeigen.

Jetzt zieht es die Deutschen wieder in den Süden. Ob im Jet oder im Auto, ob mit Wohnwagen oder nur mal kurz auf einen preisgünstigen Wochenendtrip. Die Sonne lockt, die Gefahr, die solche Ferien mit sich bringen, wird oft vergessen. Wir wollen niemandem Angst einjagen und es gibt viele Millionen Urlauber, die kommen heil und gesund wieder. Aber diejenigen, die im Urlaub verunglücken oder krank werden, sind vor komplizierten Schicksalsfügungen nicht sicher. Und sie müssen in manchen Ländern mit einer miserablen ärztlichen Versorgung rechnen.
Die DRF hat kürzlich eine Bilanz des Jahres 1979 veröffentlicht. Auch die Zahl der Rückflüge, die von der Rettungsflugwacht im Auftrage des ACE unternommen wurden, zeigt die Notwendigkeit dieser Organisation.

Die rund um die Uhr besetzte Alarmzentrale arrangierte 343 Einsätze von oder in die Bundesrepublik, 117 innerhalb der Bundesrepublik und immerhin noch sieben Einsätze vom Ausland zum Ausland, insgesamt 467 Flüge.
Im vergangenen Jahr erhöhte sich die Zahl der insgesamt durch die DRF geflogenen Einsätze auf 11252. Die von der Alarmzentrale dirigierten Flüge wurden wie folgt abgewickelt: 49mal konnte ein Linienflugzeug



Politischer Besuch bei der DRF: MdL Werner Weinmann, Bundesminister Volker Hauff, DRF-Beiratsmitglied und ACE-Vorsitzender Ludwig Gosepath, DRF-Vorsitzender Siegfried Steiger und DRF-Geschäftsführer Dr. Alexander Köhler (von links nach rechts). *Foto: Hüdig*

31mal mußte der ACE in Zusammenarbeit mit der Deutschen Rettungsflugwacht 1979 erkrankte Mitglieder aus dem Ausland mit dem Flugzeug zurückholen!

1 Leipzig	(DDR)	11 Baderna	(Jugoslawien)	21 Valladolid	(Spanien)
2 Grenoble	(Frankreich)	12 Rimini	(Italien)	22 Quimper	(Frankreich)
3 Athen	(Griechenld.)	13 Klagenfurt	(Österreich)	23 Bornholm	(Dänemark)
4 Izmir	(Türkei)	14 Agen	(Frankreich)	24 Wien	(Österreich)
5 Kreta	(Griechenld.)	15 Innsbruck	(Österreich)	25 Mallorca	(Spanien)
6 Cavalino	(Italien)	16 Malaga	(Spanien)	26 Bordeaux	(Frankreich)
7 Caorle	(Italien)	17 Dinard	(Frankreich)	27 Bornholm	(Dänemark)
8 Abano	(Italien)	18 Cavallino	(Italien)	28 Zenta	(Jugoslawien)
9 Sarzana	(Italien)	19 Naestved	(Dänemark)	29 St. Brieuc	(Frankreich)
10 Aalborg	(Dänemark)	20 Finale Ligure	(Italien)	30 Lillehammer	(Norwegen)
				31 Bordeaux	(Frankreich)

benützt werden, was leider nicht oft der Fall ist, da nur selten schnell genug so viele Plätze wie benötigt (Arzt, Sanitäter, Patient) frei sind. 157mal wurde ein kleiner Jet eingesetzt, 201mal flog man mit einer Turboprop-Maschine, 24mal mit einer Propellermaschine, 42mal mit dem Hubschrauber und fünfmal war auch ein Krankentransportwagen für ausländische Organisationen eingesetzt worden.
192 Einsätze galten chirurgischen Fällen, 167 internistischen Notwendigkeiten, 53 Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems, 22 dienten einem Arzt-, Medikamenten- oder Organtransport. Dreizehn Einsätze waren wegen Erkrankungen der Nerven notwendig, sechs betrafen gynäkologische Fälle und vier Verletzungen der Augen.
Insgesamt wurden 475 Patienten geflogen.

ACE-Veranstaltungen

ACE-REGION NORD
Besenbinderhof 57
2000 Hamburg 1
Telefon (040) 2 80 21 64/5

Braunschweig-Wolfenbüttel
Kegeln am 15. 6., 13. 7., ab 10.00 Uhr im Schützenhaus, Braunschweig, Hamburger Straße.

Celle
Pannenkurs am 2. 6., 18.00 Uhr, bei Firma Opel-Mausner.

Duderstadt
Mitgliederversammlung am 10. 6., 19.00 Uhr, Keglerklause, Duderstadt.

Einbeck
Sommerfest an den Teichen, 18. 5., ab 9.30 Uhr.
Mitgliedertreffen am 13. 7., ab 10.00 Uhr, Besuchsprogramm, Essen aus der Gulaschkanone, Preisfragen. Anmeldungen und Auskünfte bei Erich Peiers, Wacholderweg 10, 3352 Einbeck, Telefon 0 55 61/51 60.

Hameln
Familienfahrt, 22. 6., Anmeldungen und Auskünfte bei Josef Wistal, Dorpmüllerstraße 4, 3250 Hameln 1, Tel. 0 51 51/1 54 11.

Nordfriesland
Mitgliederversammlung, 20. 5., 20.00 Uhr, im „Osterkrug" in Husum, Osterende 56. Thema: Allgemeine Rechtsfragen für den Kraftfahrer. Referent: M. Kasten. Verkehrsprobleme in Nordfriesland, Referent: GdP-Kollegen.

Pinneberg
Mitgliederversammlung, 27. 5., 19.30 Uhr, Gewerkschaftshaus, Schulstraße 3, Clubraum (Eingang Hofseite), Thema: Allgemeine Rechtsfragen für Kraftfahrer.

Sylt
Informationen, Auskünfte und Beratungen im Informationsbus während der „Sylt-Woche" vom 4. bis 7. 7.

ACE-REGION RHEINLAND
Friedrich-Ebert-Straße 34-38
4000 Düsseldorf
Telefon (0211) 353741

Essen
Mitgliederversammlung, 2. 6., 17.15 Uhr, DGB-Haus, Heinrich-Imig-Saal, Schützenbahn 11–13, 4300 Essen, Thema: „Wir fahren in den Urlaub"; Tips fürs In- und Ausland.

Solingen
Beratungsstunde, 2. 6., 17.30 bis 18.30 Uhr, Kölner Straße 45, DGB-Haus, (Zi. 30, 3. Etage).

ACE-REGION WESTFALEN
Ostwall 17-21
4600 Dortmund
Telefon (02 31) 52 94 19/21

Dortmund
Mitgliederversammlung, 10. 6., 19.00 Uhr, Thema: „Sicherheitstraining – wie und warum?" Filmvortrag über die Arbeit auf dem Verkehrsübungsplatz; im „Franziskaner", 4600 Dortmund.

Ennepe Ruhr Süd
Pannenkurs, 10. 6., 19.00 Uhr, Thema: „Wie bereite ich mein Auto für die Urlaubsreise vor"; beim Bosch-Dienst, Fa. Hans Balzer, Hagener Straße 233, 5820 Gevelsberg.

Gevelsberg
Clubabend, 29. 5., 17.00 Uhr; Besichtigung des Polizeidienstgebäudes der Polizeidirektion Hagen; Treffpunkt: Eingang der Polizeidirektion Hagen, Hoheleye 3, 5800 Hagen.

Danke, ACE!
Am 31. Dezember 1979 verunglückte mein Sohn mit meinem Pkw in der DDR bei Glatteis. Hier wurde mir vom ACE im Rahmen des Rückholdienstes und der Erstattung von Abschleppkosten schnell und unbürokratisch geholfen. Ich kann aus eigener Erfahrung sagen, daß ich die Vorteile einer ACE-Mitgliedschaft nur bestens empfehlen kann.
Hermann Wolfert
Berlin

Hagen
Pannenkurs, 13. 6., 19.00 Uhr, Thema: „Wie bereite ich mein Auto für die Urlaubsreise vor"; Euro-Union Pannenhilfsstation, Am Karweg 36–38, 5800 Hagen-Haspe, Fa. Auto-Jünger.

Hamm-Ahlen
Mitgliederversammlung, 12. 5., 19.00 Uhr, Thema: „Informationen für den Urlaub"; „Strickmann", Oststraße, 4730 Ahlen.

Herford-Bünde
Clubabend, 20. 5., 19.00 Uhr, Thema: „Vorbereitungen für den Urlaub", mit Tips und Hinweisen aus der Sicht des Clubs und der Versicherung, Gaststätte „Sieker", Neue Straße 11, 4980 Bünde.

Iserlohn
ACE-Sprechstunde am 3. 6., 19.00 bis 20.00 Uhr, Gaststätte Haus „Brauer", Keglerheim, Hans-Böckler-Straße 65, 5860 Iserlohn.

Kreuztal
Clubabend, 10. 6., 19.00 Uhr, Thema: Filmvortrag über die Leistungen des ACE. Gaststätte „Turn- und Festhalle", Buschhüttener Straße 91, 5910 Kreuztal-Buschhütten.

Lippe
Mitgliederversammlung, 27. 5., 19.30 Uhr, Themen: Bericht des Vorstands, Jubilarehrung, Vorbereitung auf den Urlaub mit Tips und Hinweisen; Sitzungssaal DGB-Haus, Gutenbergstraße 2, 4930 Detmold.

Lüdenscheid
Clubabend, 12. 6., 19.00 Uhr, Thema: „Rücksicht auf Kinder, alte Leute und Behinderte im Straßenverkehr", Referent: Polizeihauptkommissar Gruner, Sitzungssaal Geschäftsstelle Volksfürsorge AG., Rathausplatz 23, 5880 Lüdenscheid.

Osnabrück
Clubabend, 29. 5., 19.30 Uhr, Thema: „Versicherungsschutz im Ausland, Schadensfreiheitsrabatt und Rückstufung in der Kfz-Haftpflicht- und Kaskoversicherung"; Gaststätte „Welling", Schützenstraße, 4500 Osnabrück.
Bunter Abend mit Tanz und Jubilarehrung, 31. 5., 20.00 Uhr, Einlaß 19.30 Uhr, Gaststätte „Welling".

Paderborn
Mitgliederversammlung, 2. 6., 19.30 Uhr, Thema: „Bericht des Vorstands, Neuwahl eines Kreisvorstands, unterschiedliches Recht im Ausland, Verhalten nach einem Schadenfall, Referent: ein Rechtsanwalt, Haus der Arbeiterwohlfahrt, Geroldstraße 27, 4790 Paderborn.

Schwerte
Clubabend, 3. 6., 19.00 Uhr, Thema: „Filmvortrag über die Leistungen des ACE, Anmeldung zum Technischen Dienst; Gaststätte Haus „Schneider", Rosenweg 47, 5840 Schwerte Holzen.

Siegen
Pannenkurs, 12. 6., 19.00 Uhr, Thema: Wie bereite ich mein Auto für den Urlaub vor, ACE-Pannenstation, Fa. Udo Beckmann, Achenbacher Straße 174, 5900 Siegen.

ACE-REGION MITTE
Hans-Böckler-Straße 1
6800 Mannheim 1
Telefon (06 21) 2 73 60

Altenkirchen
Mitgliederversammlung, 12. 6., 19.00 Uhr, Thema: „Risikofaktor Auto – Welcher Schutz ist möglich?" Gaststätte „Neutzer-Weger", Bahnhofstraße, 5420 Betzdorf.

Dillenburg
ACE-Sprechstunde, 22. 5., 19. 6., jeweils 16.00 bis 17.30 Uhr, IG-Metall-Büro, Walter-Rathenau-Straße 55, 6348 Herborn.

Fulda
Informations-Nachmittag, 12. 6., 16.00 bis 19.00 Uhr, Sitzungszimmer des DGB-Hauses, Goethestraße 11, 6400 Fulda.

Gießen
ACE-Sprechstunde, 30. 6., 16.00 Uhr und Mitgliederversammlung 17.00 Uhr, Thema: „Allgemeine Informationen vor der Urlaubsreise, Benzingutscheinverkauf, Ausstellung und Verlängerung von Campingausweisen", DGB-Haus, Sitzungssaal, 1. Stock, Walltorstraße 17, 6300 Gießen.

Hersfeld-Rotenburg
Mitgliederversammlung, 27. 6., 19.00 Uhr, Thema: „Das Flensburger Verkehrsregister"; Werkskasino „Glück auf", In der Aue 2, 6432 Heringen.
Einsatz der „Fliegenden Geschäftsstelle", 27. 6., 18.00 Uhr, Aufnahme von Schadenfällen, Verkauf von Landkarten, Sicherheitszubehör, Mautkarten, Benzingutscheinen, Werkskasino „Glück auf".

Danke, ACE!
Erst heute bin ich in der Lage, Ihnen für die schnelle und unbürokratische Hilfe zu danken. Ich erkrankte in Italien an einem schweren Bandscheibenschaden und konnte weder stehen noch sitzen. Meine Frau rief Sie über den Notruf an und Sie gaben sofort Ihre Zustimmung und veranlaßten meinen Heimtransport durch das Italienische Rote Kreuz. Auch sorgten Sie dafür, daß ein Fahrer unseren Pkw nach Hause fuhr.
Rudolf Beyersdorf
Heide

Landau
„Fliegende ACE-Geschäftsstelle", 28. 5., 15.00 bis 18.00 Uhr, Ausstellung über das Informations- und Verkaufsangebot des ACE, Aufnahme von Schadenfällen, Verkauf von Benzingutscheinen und Mautkarten, DGB-Haus, Karl-Sauer-Straße 8, 6740 Landau.

Marburg-Biedenkopf
ACE-Sprechstunde, jeden ersten Donnerstag im Monat, 16.00 bis 17.30 Uhr, Büro VdK, Bahnhofstraße, 3560 Biedenkopf, Tel. 0 64 61/26 14.
ACE-Sprechstunde, jeden ersten Mittwoch im Monat, jeweils 16.00 bis 18.00 Uhr, Geschäftsstelle der Gewerkschaft BSE, Gisselbergstraße 2, 3550 Marburg, Tel. 0 64 21/2 11 33.

Danke, ACE!

Für die mir am 10. Dezember erwiesene Hilfeleistung (Abschleppen meines Wagens von Bielefeld nach Gütersloh) möchte ich mich auf diesem Weg nochmals bedanken. Besonders habe ich mich darüber gefreut, daß es möglich war, die Voraussetzungen für eine Reparatur des Wagens in Gütersloh telefonisch zu regeln.
Dr. Fritz Köster
Münster

Mannheim
„Fliegende Geschäftsstelle", 26. 6., 15.00 bis 17.00 Uhr, Geschäftsstelle Volksfürsorge Lebensversicherung AG, Hans-Böckler-Straße 2, 6900 Heidelberg.

Nahe-Hunsrück
Mitgliederversammlung, 22. 5., 19.00 Uhr, Thema: „Risikofaktor Auto – Welcher Schutz ist möglich?" Volkschorheim, Klappergasse, 6550 Bad Kreuznach.

Offenbach
Mitgliederversammlung, 29. 5., 17.00 Uhr, Thema: „Informationen zur Urlaubsreise", DGB-Haus, Berliner Straße 79, 6050 Offenbach.

Trier
ACE-Sprechstunde, 21. 5., 11. 6., 25. 6. und 9. 7., jeweils von 15 bis 17 Uhr, Gewerkschaftshaus, Sitzungssaal, 1. Stock, Petrusstraße 31, 5500 Trier.

ACE-REGION SÜDWEST
Calwer Straße 17
7000 Stuttgart 1
Telefon (07 11) 22 14 47

Tübingen
Clubabend, 2. 6., 19.30 Uhr, „Wannen-Café", 7400 Tübingen.

ACE-REGION SÜD
Schwanthalerstraße 64
8000 München 2
Telefon (0 89) 53 78 88

Bayreuth
Clubabend, 12. 6., 19.30 Uhr, Thema: „Verkehrsvorschriften im europäischen Ausland", Gasthof „Hirsch", St. Georgen 26, 8580 Bayreuth.

Coburg
Clubabend, 25. 6., 20.00 Uhr, „Felsenkeller", 8630 Coburg-Neuses.

Landsberg/Lech
ACE-Familientreff, 6. 7.

Lichtenfels
Mitgliederversammlung, 1. 7., 19.30 Uhr, Thema: „Urlaubsvorbereitungen", „Karolinenhöhe", 8621 Trieb b. Lichtenfels.

Münchberg
Clubabend, 25. 6., 20.00 Uhr, FC-Heim, Schützenstraße, 8660 Münchberg.

Regensburg
Clubabend, 16. 6., 19.30 Uhr, DGB-Haus „Paradiesgarten". Thema: Wir berichten vom Club.

Mitteilungen

Neue Namen
Die ACE-Kreisclubs melden anläßlich von Vorstandswahlen und Neugründungen Personalveränderungen. Hier die neuesten Namen aus den Clubs in der Reihenfolge Erster Vorsitzender, Stellvertreter, Schriftführer:

Dithmarschen
Hein Hinrichsen (Stellvertretender Vorsitzender)

Marburg-Biedenkopf
Karl Königs, Ernst-Heinz Lauer, Gerhard Maaß

Neumünster-Segeberg
Uwe Rumberger, Peter Grummt, Rüdiger Schönwelski

Oberberg
Hans Röhrig, Edmund Kühnel, Rosemarie Engstfeld

Osnabrück
Hans-Joachim Wiegleb, Franz Piegsa, Erich Schürmann

Sylt
Max Kistler, Holger Timpel, Holger Timpel

Bewährter Kraftfahrer

30 Jahre unfallfrei:
William Jung, Im Ring 21, 2160 Stade, erhielt die Auszeichnung in Gold mit Eichenkranz.



Wieder Camper-Treffen

Beliebt bei Campern sind die internationalen Campertreffen, die die Union Camping Caravaning (UCC) in Zusammenarbeit mit dem ACE veranstaltet. In diesem Jahr stehen noch folgende Termine zur Auswahl:

● **Hennesee im Sauerland** vom 5. Juli bis 3. August. Der Campingplatz am Hennesee liegt in landschaftlich reizvoller Lage. Man kann dort wandern, Ausflüge machen, Wassersport auf dem großen Stausee betreiben und außerdem Reiten und Segelfliegen. Ein Betreuer des ACE organisiert Ausflüge und Kinderfeste.

● **Hafnersee in Kärnten** vom 1. Juli bis 19. August. Alle Anlagen des Campingplatzes, der im Herzen des Kärntener Seegebietes liegt, sind modern und zweckmäßig eingerichtet. Der Platz hat eine ruhige und schöne Lage direkt am See und bietet sich deshalb besonders für gestreßte Urlauber an.

● **Sobec in Slowenien** vom 5. Juli bis 3. August. Sobec ist einer der modersten Campingplätze Jugoslawiens. Er liegt nahe an der österreichischen Grenze. Es gibt viele abwechslungsreiche Ausflugsmöglichkeiten in einer schönen Landschaft.

Ein ausführlicher Sonderprospekt kann bei der Hauptverwaltung des ACE in Stuttgart angefordert werden (Tel. 07 11/50 67-250).

GUV

Schutz auf beruflichen Fahrten

Viele Gewerkschaftskollegen kennen bereits die GUV. Doch wissen längst noch nicht alle Kollegen, die beruflich ein Fahrzeug lenken, über die Möglichkeit der wirtschaftlichen Risikoabsicherung ihrer beruflichen Fahrten Bescheid. Sie kennen diese gewerkschaftliche Einrichtung noch nicht.

Es wäre deshalb geradezu fahrlässig, wenn verantwortungsbewußte Vertrauensleute und Betriebsräte in den Betrieben und Verwaltungen, die von ihnen betreuten DGB-Gewerkschaftsmitglieder nicht auf die Möglichkeit der Teilnahme an der GUV hinweisen würden.

Für einen Jahresbeitrag von in der Regel 25 Mark erhält das Mitglied eine Absicherung des Risikos, das beim Bewegen von Fahrzeugen und Geräten sowohl im öffentlichen Verkehr als auch auf privatem Gelände, in einem Umfang, der beispiellos ist, besteht.

Gerade in jüngster Vergangenheit sind wieder erhebliche Leistungen der GUV zugunsten der Mitglieder aufgewendet worden.

Ein besonders gravierendes Beispiel möchten wir der Eindringlichkeit und des Schutzinteresses der abhängigen Arbeitnehmer wegen an dieser Stelle darlegen:

Der Busfahrer L. aus F., Mitglied der GUV seit 1974, ein zuverlässiger Fahrer, ist in einen Schadensfall verwickelt, der sich bei einer Ausfahrt zur Haltestelle infolge einer falschen Weichenstellung einer Straßenbahn ereignete.

Der Gesamtschaden betrug über 130000 Mark.

Infolge der Intervention des Betriebsrates gelang es, die Inanspruchnahme des Kollegen L. durch seine Firma auf einen Kostenersatz von rund 13000 Mark zu begrenzen. Diese 13000 Mark aber muß Kollege L. in monatlichen Raten von 500 Mark ersetzen. Nun sind im Verkehrsgewerbe die Arbeitnehmer ebensowenig wie andere abhängig Beschäftigte in der Lage, solche Regreßfälle ohne starke finanzielle Einschränkungen zu verkraften.

Kollege L. aber hatte sich abgesichert, denn er ist wie gesagt seit 1974 Mitglied der GUV.

Die GUV hat sich zum Ziel gesetzt, auch in solchen Fällen zu helfen, in denen den Arbeitnehmern nicht der Beweis der Schuldfreiheit gelingt. Dies war ein solcher Fall!

Die Kommission zur Entscheidung von Sonderfällen in der GUV hat sich mit dem Regreßanspruch des Kollegen L. am 7. Dezember 1979 befaßt und entschieden, daß die GUV die monatlichen Raten aus der Regreßnahme bis auf weiteres erstattet.

Der Kollege überweist also den monatlichen Ratenbetrag an seinen Arbeitgeber, legt der GUV die Einzahlungsbelege vor und bekommt das Geld von der GUV zurück.

So hilft die GUV auch in verfahrenen Fällen Notlagen zu vermeiden bzw. zu lindern.

Nun ist der geschilderte Fall keine Seltenheit. Sicher ist die Regreßhöhe nicht alltäglich, und es bedarf angesichts dieser Höhe und des geringen Jahresbeitrages schon sorgfältiger Abwägung aller Umstände, um im Interesse aller Teilnehmer eine sachgerechte Entscheidung zu fällen.

Im Vordergrund aller Leistungsentscheidungen der GUV steht aber immer der Mensch, der als Arbeitnehmer durch Ereignisse, die mit dem beruflichen Lenken eines Fahrzeuges oder Gerätes zusammenhängen, in Not gerät.

Ihn und seine Familie gilt es abzusichern. Darum werden auch solche Fälle sehr sorgfältig geprüft und im Sinne einer echten Nothilfsgemeinschaft, wie es die GUV ist, entschieden, die äußerst delikat sind und in denen gelegentlich Versicherungsgesellschaften den Rechtsschutz ablehnen müssen.

So hat das Landgericht Köln am 27. Juni 1979 – AZ. 740 199/78 – entschieden, daß bei einem Lkw-Fahrer im Werksverkehr ein Unfallschutz bei entsprechendem Blutalkoholgehalt nicht besteht.

Auch in solchen Fällen prüft die GUV sehr sorgfältig, ob nicht in beschränktem Umfang eine Hilfe für das Mitglied möglich ist.

Natürlich halten auch wir Trunkenheitsfälle im Straßenverkehr für verwerflich. Als Richter sind wir jedoch nicht berufen.

Wir meinen, daß alle Überlegungen auf den Schutz der Mitglieder gerichtet sein müssen und so soll es auch bleiben.

Übrigens, sind Sie schon in der GUV? Wenn nicht, füllen Sie die anliegende Teilnahmeerklärung aus und senden Sie uns diese gleich zu.

Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe im DGB Hauptverwaltung
7000 Stuttgart 1 Calwer Straße 17 Telefon (0711) 225928

Teilnahmeerklärung/Einzugsermächtigung

Bitte an die nächste Geschäftsstelle einsenden

Ab ______________ beantrage ich meine Teilnahme an der Betreuung durch die Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe, nach Maßgabe ihrer Unterstützungsordnung.

☐ Jahresbeitrag 25,– DM (mit berufsbezogenem Verkehrs-Rechtsschutz) * nach § 2 der Unterstützungsordnung
oder
☐ Jahresbeitrag 16,– DM (ohne berufsbezogenen Verkehrs-Rechtsschutz) * nach § 2 Ziff. 2, Buchst. d) bis i) der Unterstützungsordnung

* Zutreffendes ankreuzen

Persönliche Angaben (bitte Druckschrift)

Name ______________ Vorname ______________

geboren am ______________

Straße und Hausnummer ______________

Postleitzahl und Wohnort ______________

Mitglied welcher DGB-Gewerkschaft ______________

Hiermit ermächtige ich die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich, zu Lasten meines bei nachstehendem Geldinstitut geführten Kontos, jeweils bei Fälligkeit, den satzungsgemäßen GUV-Jahresbeitrag mittels Lastschriftbeleg einzuziehen.

Weist mein Konto die erforderliche Deckung nicht aus, ist das kontoführende Geldinstitut nicht zur Zahlung verpflichtet.

Geldinstitut ______________

Bankleitzahl ______________

Konto-Nr. ______________

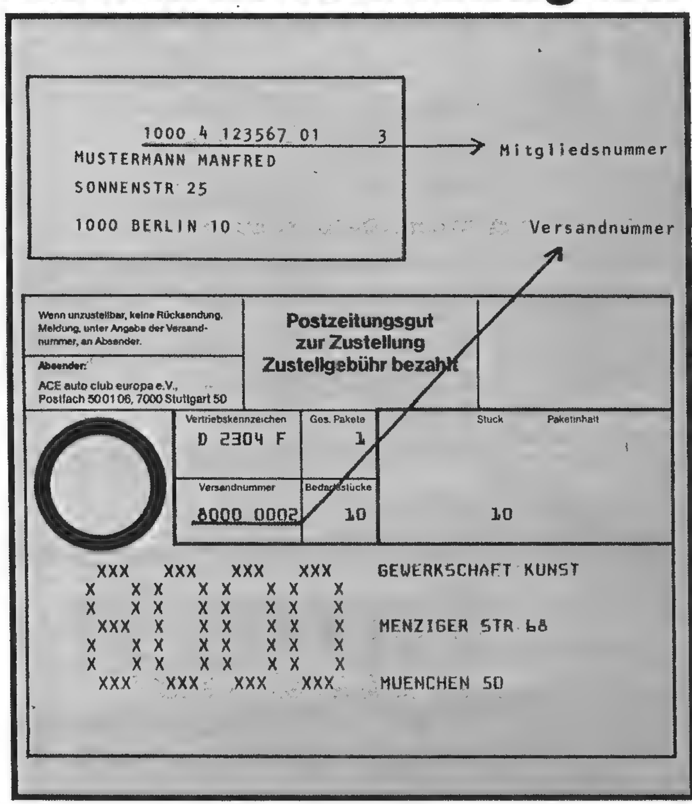
Datum ______________ Unterschrift des Antragstellers

Werbeprämie 3,– DM. Bitte Anschrift des Werbers nennen!

Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe · Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe · Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für

Warum uns Ihre richtige Anschrift so wichtig ist!

Keine Anschrift für den Versand Ihrer Clubzeitschrift ACE Lenkrad wird heute noch mit der Schreibmaschine oder gar von Hand geschrieben. Vielmehr erstellt der Computer alle Etiketten automatisch. Was er jedoch nicht auf Knopfdruck schafft, sind Adressenänderungen. Das kann er nur, wenn ihn unsere Kolleginnen und Kollegen richtig „füttern". Dazu brauchen wir Ihre Mithilfe. Bitte teilen Sie uns jede Adressenänderung umgehend mit und vergessen Sie nicht, die Mitgliedsnummer bzw. Versandnummer anzugeben. Sie finden beides auf den Lenkrad- bzw. Paketaufklebern. Oder noch besser: Aufkleber ausschneiden, auf Postkarte aufkleben, neue Adresse mit draufschreiben – und ab geht die Post an: ACE-Hauptverwaltung, Abteilung Inkasso, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50. Besten Dank!



Anschriftenänderung

Mitgliedsnummer ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Name ______

bisherige Anschrift:

Straße, Hs.-Nr. ______

PLZ, Ort ______

neue Anschrift:

Straße, Hs.-Nr. ______

PLZ, Ort ______

Zustellpostamt ______

(Bitte einsenden an ACE-Hauptverwaltung, Abt. Inkasso, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50)



Der ACE-Beitrag beträgt im Aufnahmejahr für jedes angefangene Quartal ein Viertel des Jahresbeitrages.

Aufnahme-Antrag

für den ACE Auto Club Europa e. V., Postfach 50 01 06, 7000 Stuttgart 50

		DM	DM
☐	**Gruppe 1**		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
☐	Gruppe 2		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
	+ Versicherungsprämie:		
	Kraftfahrt-Pannenversicherung	10,–	
	Gruppenbeitrag	48,–	
☐	Gruppe 3		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
	+ Versicherungsprämien:		
	Verkehrs-Rechtsschutzversicherung	58,–	
	Verkehrs-Unfallversicherung	2,–	
	Versicherungsprämien	60,–	60,–
	Gruppenbeitrag		98,–
☐	Gruppe 4		
	ACE-Clubbeitrag		**38,–**
	+ Versicherungsprämien:		
	Verkehrs- Rechtsschutzversicherung	58,–	
	Verkehrs-Unfallversicherung	2,–	
	Kraftfahrt-Pannenversicherung	10,–	
	Versicherungsprämien	70,–	70,–
	Gruppenbeitrag		108,–

Gewünschtes ankreuzen.

Die zur ordnungsgemäßen Erfüllung unserer Vertragsverhältnisse erforderlichen personenbezogenen Daten der Mitglieder werden in Dateien gespeichert. Die Einhaltung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes – BDSG – wird zugesichert.

Bitte deutlich und vollständig ausfüllen.

Ich beantrage ab ______ die Mitgliedschaft im ACE

Name ______ Vorname ______

Straße und Hausnummer ______

PLZ ______ Wohnort ______

geboren am ______ Mitglied welcher DGB-Gewerkschaft ______

Zum Abschluß der Versicherungen erteile ich die entsprechende Vollmacht. Gleichzeitig ermächtige ich die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich zu Lasten meines bei untengenanntem Geldinstitut geführten Kontos jeweils bei Fälligkeit den ACE-Beitrag gemäß Beitragsordnung mittels Lastschriftbeleg einzuziehen.

Geldinstitut/ggf. Zweigstelle ______

PLZ ______ Ort ______

Konto-Nr. ______ Bankleitzahl ______

Ort und Datum ______ **Unterschrift** ______

Aufgenommen durch:

Name ______ Vorname ______

Straße und Hausnummer ______ PLZ ______ Wohnort ______

Geldinstitut ______ Konto-Nr. ______

auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa · auto club europa



Service für ACE-Mitglieder erweitert

Jetzt auch Mietwagen durch den ACE verbilligt

Der ACE hat in Zusammenarbeit mit einem bedeutenden Autovermieter, der Firma „europcar", sein Leistungsangebot um einen wertvollen Service für die Mitglieder erweitert. Jedes ACE-Mitglied erhält nunmehr bei der Anmietung eines Leihwagens (Personenkraftwagen oder Lastkraftwagen bis zu 4 t Nutzlast) in jeder der rund 100 Zweigniederlassungen von europcar in der Bundesrepublik und Westberlin einen vertraglich vereinbarten ACE-Preisnachlaß.



Dieses Schild weist auf die über 100 europcar-Niederlassungen in der Bundesrepublik hin.

Diese Regelung gilt ab sofort, denn das Abkommen zwischen dem ACE und europcar ist bereits am 1. Mai 1980 in Kraft getreten. Zunächst ist der Geltungsbereich des Abkommens auf das Gebiet der Bundesrepublik und Westberlin begrenzt. Es ist daran gedacht, diese Regelung später auf alle europäischen Länder und schließlich weltweit auszudehnen. Auf diese Weise haben dann, wenn es soweit ist, die ACE-Mitglieder fast überall in der Welt die Möglichkeit, bei Bedarf preisgünstig Mietwagen in Anspruch zu nehmen.

Einzige Voraussetzung für den Erhalt des Preisnachlasses ist, daß sich das ACE-Mitglied bei der Anmietung eines Fahrzeuges durch den gültigen Mitgliedsausweis ausweist.

Mietwagen sind damit auch für ACE-Mitglieder und Arbeitnehmer erschwinglich geworden. Die Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit für ein Mietfahrzeug kann sich ergeben, wenn das eigene Fahrzeug für längere Zeit in Reparatur ist oder auch, wenn das eigene Auto während einer Fahrt unterwegs ausfällt und die Reise zwingend fortgesetzt werden muß. Gleiches gilt auch im Zusammenhang mit der Clubleistung Nr. 14, wo sich das ACE-Mitglied nach einem Fahrzeugschaden bei Vorliegen der dafür vorgeschriebenen übrigen Voraussetzungen an Stelle der Bahnfahrt zum Heimat- oder Urlaubsort einen entsprechenden Mietwagen bis zu drei Tagen nehmen kann. Nicht zuletzt ist auch an die Fälle eines Kleinumzuges oder eines sonstigen Transportes mit einem Lastkraftwagen gedacht.

Niederlassungsverzeichnisse mit Preislisten von europcar sind ab sofort in allen ACE-Geschäftsstellen für ACE-Mitglieder kostenlos erhältlich. Im übrigen stehen die ACE-Geschäftsstellen für alle weiteren Fragen gerne zur Verfügung.

Radio Adria

UKW 99 MHz

Auch wenn es nur so viel kostet wie ein Tank voll Benzin – Sie sollten es in diesem Urlaub nicht zu Hause lassen: Ein tragbares und vom Auto unabhängiges Kofferradio, es muß ja nicht gleich ein Recorder sein. Hauptsache, der Apparat hat UKW, denn dann sind Sie im italienischen und jugoslawischen Adria-Raum während der Reisesaison gut mit Nachrichten und Informationen versorgt, und dies alles in deutscher Sprache mitten im italienischen, teils chaotischen Wellensalat der offiziellen und Piraten-Sender. Sie müssen dazu Ihr Gerät nur auf die Frequenz 99 MHz einstellen, diese offizielle Frequenz ist reserviert für „Radio Adria", den einzigen deutschen Touristensender, der von morgens bis abends in Ihrer Heimatsprache ein ebenso munteres wie lockeres Programm macht. Die österreichische Sendeleiterin, Brigitte Fritz: „Wir bringen Informationen, Musik, viele Tips, wir vermitteln Reiserufe und helfen in Notfällen. Kurz: Wir machen ein Programm, das den Hörer interessiert."

Zum Urlaub gehört ein kleines Radio

Natürlich lebt dieser Sender – wie alle privaten – von der Werbung, denn er arbeitet ja nicht mit öffentlichen Geldern. Wer steckt dahinter?: Zunächst einmal die bürgerliche Zeitung „Die Presse" in Wien, die auch für die redaktionelle Betreuung verantwortlich zeichnet, dann hat sich im vergangenen Jahr auch die „Hör Zu" als größte Programmzeitschrift auf dem Markt eingekauft.

Es spricht für die Attraktivität der Radio Adria-Macher, daß der Urlaubsender an der Via Fermi 13 in Aquileia (bei Grado) allein im letzten Jahr von mehr als 4000 Touristen besucht wurde.

So nebenbei: Der ACE und der österreichische ARBÖ schikken auch in diesen Sommerferien wieder ihren Adria-Express an die südlichen Strände. Wann und wo die Spezialisten der beiden Autoclubs sind, erfährt man zuverlässig und aktuell – wo denn sonst: bei „Radio Adria".

Aus der Welt der fröhlichen Farben

Köpfchen muß man haben

Lackschäden sind nicht alle gleich. Da gibt es Krater, verletzte Flächen, Kratzer. Meistens sogar alles auf einmal.

Jeder Schaden setzt eine andere Lösung voraus: Hier Tupfen – dort Sprühen; das Handwerkszeug sollte also vielseitig sein. AUTO-K hat das Problem erkannt und richtig gelöst. Deshalb gibt es von AUTO-K das Spray-Set, die „Lackierwerkstatt im Taschenformat". Mit allem, was dazu gehört:

- das Pinselchen, um Krater auszutupfen;
- die Spachtelklinge, um zu spachteln;
- die Spachtelmasse, um z. B. Kratzer auszufüllen;
- das Wasserschleifpapier, um unebene Stellen zu glätten;
- die Gebrauchsanleitung, für alle Fälle.

Und das Schönste: Dieses Zubehör ist im Preis inbegriffen. Nicht ganz selbstlos übrigens. Ihr Vorteil, lieber Autofahrer, nützt am Ende auch dem Hersteller; denn immer mehr „Selbermacher" greifen zum verbrauchergerechten Spraylack-Set von AUTO-K. Weil es so gut und praktisch ist. Und alles komplett im Deckel steckt: im Köpfchen. Tja: Köpfchen, Köpfchen.



AUTO-K-LACK Peter Kwasny GmbH & Co., 6953 Gundelsheim, West-Germany, Telefon (06269) 1061–1063, Telex 0466135



Spraylacke, Lackstifte, Spachtelmaterialien, Lackier-Vorbereitungsmaterialien, Pflegemittel, Do-it-yourself-Produkte

Zum Autofahren gehört Umsicht.





Für Mutti einfach selbstverständlich: Rund ums Auto muß alles versichert sein.





Aber auch eine starke Versicherung.

Keine Sorge–
Volksfürsorge



Klaus Hansen von der Volksfürsorge informiert:
11.

„Klick – erst gurten, dann starten" diesen Apell kennen Sie bestimmt. Doch wußten Sie, daß Ihnen die Volksfürsorge aus einer Insassen-Unfallversicherung zusätzlich Unfallkrankenhaustagegeld zahlt, wenn Sie ins Krankenhaus müssen? Vorausgesetzt Sie hatten Ihren Sicherheitsgurt angelegt. Das gilt auch für Ihre Mitfahrer, die Insassen also, wenn sie bei dem Unfall angeschnallt waren.

Übrigens, diese zusätzliche Leistung kostet Sie keinen Pfennig extra. Ebensowenig wie die Erhöhung der vereinbarten Versicherungssummen um 50%, wenn sich zwei oder mehr Personen im Auto befinden.

Eine Insassen-Unfallversicherung kostet weniger als Sie denken. Fragen Sie einmal einen unserer 35.000 Mitarbeiter danach, er berät Sie gern.

Kreditangebote der BfG stellen sich dem Vergleich

Die Bank für Gemeinwirtschaft ist das jüngste Kreditinstitut unter den großen Banken der Bundesrepublik Deutschland. Trotzdem steht sie heute im Bereich der privaten überregionalen Geschäftsbanken an vierter Stelle. Sie ist mit mehr als 250 Geschäftsstellen und über 7000 Mitarbeitern in allen größeren Städten der Bundesrepublik sowie in West-Berlin vertreten. Ihr Auslandsgeschäft wird von einer Tochtergesellschaft in Luxemburg, von Niederlassungen in London und New York und den Repräsentanzen in São Paulo und Hongkong unterstützt.

Die BfG gehört – wie ihr relativ langer Name schon sagt – zu den gemeinwirtschaftlichen Unternehmen. Neben der Bank zählen hierzu die Wohnungsgesellschaft Neue Heimat, die Versicherungsgruppe Volksfürsorge und die Unternehmensgruppe co op, um nur die größten zu nennen.

Die Eigentümer dieser gemeinwirtschaftlichen Unternehmen sind der Deutsche Gewerkschaftsbund und seine Einzelgewerkschaften. Sie haben erst jüngst wieder mit ihrem Beschluß einer Konzeption über „Auftrag und Aufgaben gemeinwirtschaftlicher Unternehmen" bekräftigt, daß diese „die Lebensbedingungen der Arbeitnehmer durch eine verbraucherorientierte Politik verbessern" sollen. Die Bank für Gemeinwirtschaft ist bemüht, diesen Auftrag in ihrem Marktbereich zu erfüllen, indem sie mit günstigen Verbraucherkrediten den Wettbewerb im Bankenbereich anregt. Angebotsvergleiche in verschiedenen Zeitschriften zeigen, daß ihre Konditionen in der Regel zu den günstigsten zählen.

Darüber hinaus hat sie einen wesentlichen Teil ihrer Öffentlichkeitsarbeit darauf ausgerichtet, den Verbraucher dazu aufzufordern, auch bei seiner Kreditnachfrage nicht gleich das erstbeste Angebot wahrzunehmen. Werbeaussagen wie „Je mehr Sie über Banken wissen, desto besser für uns" oder „Wettbewerb war schon immer gut für die Preise" sollen das Konditionenbewußtsein des Verbrauchers schärfen. Gleichzeitig sind sie aber ein Beleg dafür, daß die BfG solche Angebotsvergleiche nicht zu scheuen braucht. Sie kann davon ausgehen, daß ein preisbewußteres Verbraucherverhalten auch im Bankenbereich letztlich ihr zugute kommt.

Folgende Beispiele des BfG-Kreditangebots dürften für den Autofahrer von besonderem Interesse sein:

Da ist zunächst der Dispositionskredit. Er empfiehlt sich, wenn für den Kauf z. B. eines Neu- oder Gebrauchtwagens nur eine relativ geringe Summe fehlt, die in den nächsten Monaten zurückgezahlt werden kann. Wie dieser Kredit getilgt wird, bleibt dem Kunden überlassen. Für ihn ist von Vorteil, daß durch die monatliche Gehaltszahlung der Schuldsaldo vorübergehend immer wieder reduziert wird, so daß Zinsen gespart werden. Die BfG hat den Rahmen dieser Dispositionskredite inzwischen erhöht. Bisher konnte dieser Kredit nur in Höhe von 3 Netto-Monatsgehältern in Anspruch genommen werden. Nunmehr stellt sie Dispositionskredite bis zu 30000 DM, höchstens jedoch bis zu einem halben Jahres-Nettoeinkommen, zur Verfügung.

Sollen höherwertige Konsumgüter mit Krediten finanziert werden, bei deren Rückzahlung man sich Zeit lassen will, bietet sich der Ratenkredit an. Besonders bei diesem Kreditangebot gilt es, sich intensiv zu informieren und genau nachzurechnen, denn Ratenkredit ist nicht gleich Ratenkredit. Es gibt kaum einen Sektor der Wirtschaft, in dem ein so gleichartiges Produkt – wie der Ratenkredit – mit derart unterschiedlichen Kosten für den Kunden verbunden ist.

Die Bank für Gemeinwirtschaft gewährt Ratenkredite bis zur Höhe eines Jahres-Nettoeinkommens bzw. bis zu 30000 Mark. Die Beschaffung eines BfG:Ratenkredites ist denkbar einfach, der Kunde erhält den gewünschten Betrag ohne große Formalitäten. Er hat lediglich den Personalausweis und eine Verdienstbescheinigung bzw. andere Unterlagen über seine Einkommensverhältnisse am Bankschalter vorzulegen. Damit der Kunde seinen Kredit ohne das Gefühl einer ungewöhnlichen Belastung zurückzahlen kann, werden beim BfG:Ratenkredit die Rückzahlungsraten den persönlichen Einkommensverhältnissen angepaßt. Er hat die Möglichkeit, zwischen Laufzeiten von 12 und 72 Monaten zu wählen. Die Höhe der vereinbarten Ratenzahlungen bleibt bis zur Abdeckung des Kredits unverändert. Die Zinsen werden dabei immer nur auf die jeweilige Restsumme berechnet.

Für Interessenten von Wohnungseigentum bietet die Bank für Gemeinwirtschaft die Eigenheim-Finanzierung aus einer Hand. Der Kunde braucht für seine Gesamtfinanzierung nicht mehr verschiedene Darlehen von verschiedenen Darlehensgebern aufzunehmen und dabei für jedes Darlehen die Baupläne gesondert vorzulegen. Er kommt mit seinen Unterlagen zur BfG, die ein entsprechendes Baufinanzierungsprogramm ausrechnet und vorschlägt.

Die Mitarbeiter der nächstliegenden BfG-Niederlassung sind gerne bereit, Interessenten über alles Wissenswerte bei der Aufnahme eines Kredites zu informieren.



Mehr dra
als auf d
meisten
andere
Autokart



Auf der Generalkarte 1:200000 finden Sie mehr Orte und Straßen.

Vergleichen Sie die Generalkarte mit anderen Autokarten. Und Sie werden auf den ersten Blick feststellen, daß auf der Generalkarte mehr drauf ist als auf den meisten anderen Autokarten. Vor allem die kleineren Straßen und Ortschaften, die Sie ohne die Generalkarte gar nicht finden würden.

Die Generalkarte hat den idealen Maßstab 1:200000. Ein Maßstab, mit dem man das Verkehrsnetz größer, exakter und viel detaillierter abbilden kann. Was Ihnen hilft, sich mit der Generalkarte unterwegs besser zurechtzufinden.

So außergewöhnlich wie die Vorderseite der Generalkarte ist auch ihre Rückseite: Da ist ein Reiseführer drauf. Mit Stadtplänen, farbigen Abbildungen und mit ausführlichen Beschreibungen.

Die Generalkarte gibt es für die Bundesrepublik Deutschland, die DDR, Österreich, Südtirol und die Feriengebiete Italiens, Spaniens, Frankreichs und Jugoslawiens.

tzte Autokarte.

Nur DM 4,80.

Im Buchhandel, in den Buchabteilungen der Kaufhäuser, an den Shell Stationen und beim ACE

UNFALLORT Nürnberg		UNFALL-TAG	WO-TG	UHR-ZEIT	TAGEBUCHNR. NO-NUMMER	M D	UR	SCHADEN DM	AZ BT	AZ T
		09.04.79	MO	06.00	79547101431	C		400	1	
		02.06.79	DO	18.40	79542501122	A		900	1	
BAHNHOFSTRASSE	HAUS-NR. 035	10.03.79	SA	12.00	79547200508	B		7000	3	
BAHNHOFSTRASSE	HAUS-NR. 037	24.02.79	SA	11.20	79547100552	C		14000	7	
BAHNHOFSTRASSE	HAUS-NR. 074	26.01.79	FR	16.00	79542500152	B		2200	2	
BAHNHOFSTRASSE	KOENIGSTORGRABE	05.01.79	FR	09.30	79547100029	C		2500	2	
		20.02.79	DI	12.15	79541001396	B		4100	2	
		05.04.79	DO	09.35	79547200685	A		800	2	
		15.04.79	SO	19.55	79541002580	A		100	2	
BAHNHOFSTRASSE	MARIENSTRASSE	20.01.79	SA	16.20	79542500122	B		7200	2	
		02.02.79	FR	00.10	79547100307	C	73	6000	2	
		02.02.79	FR	18.50	79547200260	B		1100	2	
		01.03.79	DO	10.55	79542500300	B		1500	2	
		01.03.79	DO	13.10	79542500301	A		1600	2	
		02.03.79	FR	18.55	79547200450	A		1800	2	
		04.03.79	SO	18.00	79547200463	A	73	500	1	
		19.03.79	MO	16.30	79547200582	B		3700	2	
		31.03.79	SA	09.22	79542500463	B	73	3000	2	
		16.04.79	MO	18.50	79542500554	B	73	1400	2	
		16.06.79	MO	20.55	79542500556	B	73	300	2	
		30.04.79	MO	17.20	79542500632	A	73	900	1	
		02.05.79	MI	10.30	79547200876	A		300	2	
		02.05.79	MI	14.15	79547101272	C		1000	1	
		10.05.79	DO	09.20	79547200683	A		1300	2	
		02.06.79	SA	14.10	79542500817	A	73	400	1	
		09.07.79	MO	20.00	79547201250	C		10000	2	
		10.07.79	DI	14.55	79542501030	A		100	2	
		15.07.79	SO	16.10	79542501032	B		4000	2	
		27.07.79	FR	11.30	79547102291	C		1000	2	
		28.07.79	SA	10.10	79547102327	C		7000	2	
		30.08.79	DO	15.54	79547201617	B		3000	2	
		30.08.79	DO	22.50	79547102597	C		4000	2	
BAHNHOFSTRASSE	VOGELSGARTEN	12.03.79	MO	05.00	79547100710	C		300	2	
BAIERLACHERSTRA	CASTELLSTRASSE	05.03.79	MO	13.15	79543501955	B		3500	2	
		14.04.79	SA	16.00	79547101100	C		11300	2	
BALDURSTRASSE	GUNTHERSTRASSE	24.08.79	FR	19.25	79542501222	B		3500	2	
BALTHASAR-NEUMA	DIENTZENHOFERST	08.03.79	DO	08.00	79542500329	B	73	4500	2	
BANKGASSE	ABSCHNITT A00	02.07.79	MO	14.00	79547101977	C		2000	2	
BARLACHSTRASSE	HAUS-NR. 008	02.04.79	MO	16.15	79547100988	C		00	2	
BARLACHSTRASSE	HAUS-NR. 014	05.06.79	DI	13.45	79543504957	A		1100	2	
BARLACHSTRASSE	KLOSTERWEG	12.08.79	SO	18.15	79543507289	B		1700	2	
BARLACHSTRASSE	STEINTHALSTRASS	10.03.79	SA	07.00	79543502134	B		2300	2	
BARTHOLOMAEUSST	BAUVEREINSTRASS	10.03.79	SA	20.30	79542500343	A		900	1	
BARTHOLOMAEUSST	FELSECKERSTRASS	19.05.79	SA	13.00	79547101491	C		100	2	
		23.05.79	MI	15.30	79547201008	B		3500	2	
BARTHOLOMAEUSST	GEORG-STROBEL-S	09.04.79	MO	08.30	79547101197	C		400	2	
BARTHOLOMAEUSST	HAUS-NR. 007	26.04.79	DO	22.20	79547101212	C		14900	4	
		14.06.79	DO	00.10	79547101750	C		20000	3	
BARTHOLOMAEUSST	HAUS-NR. 017	06.04.79	FR	10.30	79542500493	B	73	1900	2	
		16.07.79	MO	00.45	79547102153	C		12500	3	
BARTHOLOMAEUSST	HAUS-NR. 026	01.03.79	DO	06.10	79542500299	B	72	3600	4	
BARTHOLOMAEUSST	HAUS-NR. 041	07.02.79	MI	15.15	79547100358	A	72	1800	2	
BARTHOLOMAEUSST	HAUS-NR. 058	12.02.79	MO	15.35	79542500238	A	73	900	2	
BARTHOLOMAEUSST	HAUS-NR. 062	10.03.79	SA	16.40	79542500341	B		7000	3	
BARTHOLOMAEUSST	HOHFEDERSTRASSE	10.04.79	DI	16.50	79542500529	B		1000	2	
BARTHOLOMAEUSST	KUEHNHOFERSTRASS	23.03.79	FR	16.00	79542500413	B		1300	2	
BAUERNFEINDSTRA	HAUS-NR. 034	30.01.79	DI	14.55	79547100274	C		00	2	
BAUERNFEINDSTRA	REISSTRASSE	05.04.79	DO	16.50	79543503005	C		3500	2	

Deutlich zu sehen auf diesem Computerprotokoll die Arbeit des Rechners: An der Ecke Bahnhofstraße/Marienstraße in Nürnberg haben sich zahlreiche Verkehrsunfälle ereignet. Ein Grund, hier Maßnahmen zu ergreifen.

Computer sucht nach Unfallschwerpunkten

Ein Modellversuch der Nürnberger Polizei

Daß sich die Polizeibehörden hochtechnisierter Länder der elektronischen Datenverarbeitung bedienen, ist nicht neu. Während aber der Computereinsatz bisher in erster Linie der Verbrechensbekämpfung und der elektronischen Steuerung von Ampelanlagen diente, gibt es nun in der Bundesrepublik Deutschland eine neue Art der Rechnerverwendung: Das Polizeipräsidium Mittelfranken in Nürnberg erprobt zur Zeit, inwieweit es möglich und praktikabel ist, mittels Elektronengehirns Unfallschwerpunkte ausfindig zu machen.

Als Mitte der fünfziger Jahre die Automobilwelle über Europa hereinbrach, gab es für die Polizei ein neuartiges Arbeitsgebiet: die Unfallaufnahme. Doch während sich der Verkehr rasch fortentwickelt hat und innerhalb von zwei Jahrzehnten in Umfang und Schnelligkeit manche Dimension sprengte, blieb die Polizei weitgehend bei ihrer überlieferten Arbeitsweise.

Die Überforderung und teilweise uneffiziente Arbeit ist nicht von der Hand zu weisen. Nach wie vor werden in den meisten europäischen Ländern Verkehrsunfälle nach folgendem Muster aufgenommen: Spurensicherung, Zeugenbefragung, Erstellen eines Protokolls. Später, oft erst nach Monaten, erfolgt dann die eigentliche Bearbeitung auf dem Polizeirevier. Danach verschwindet das gesamte Material vorerst in den Akten. Bei der großen Anzahl von Verkehrsunfällen und den verschiedensten Unfallursachen war es bis dato schlecht möglich, binnen kurzer Zeit gehaltvolle Statistiken zu erstellen. Erst mußte der Aktenberg durchgearbeitet werden, dann erst war ein Überblick über Unfallarten, Unfallschwerpunkte und Unfallursachen vorhanden. Selbst die als nach wie vor modern geltende **„Unfalltypsteckkarte"** konnte nur wenig weiterhelfen. Dabei handelt es sich um eine Landkarte des entsprechenden Polizeibezirks, auf der Verkehrsunfälle mittels verschiedenfarbiger Stecknadeln vermerkt werden. Zwar gibt diese Steckkarte einen groben Überblick, hinkt aber hinter dem eigentlichen Unfallgeschehen her und ist zu ungenau, um Unfallorte „en detail" fixieren zu können.

Nürnberg als Pionier

Das Polizeipräsidium Nürnberg, schon zur Zeit des nunmehr zum Chef des deutschen Bundeskriminalamtes avancierten Präsidenten Horst Herold der Elektronentechnik zugetan, macht nun erneut von sich reden. Bei dieser für den gesamten Regierungsbezirk Mittelfranken (Hauptorte: Nürnberg, Erlangen, Schwabach, Ansbach) zuständigen Polizeileitstelle werden dem „Kommissar Computer" nun nicht mehr nur Langfinger, Gewalttäter und Verkehrssünder eingegeben, sondern auch Verkehrsunfälle.

Das funktioniert ganz einfach: Jede der nachgeordneten Direktionen bzw. Polizeistationen meldet Ursachen und Orte der aufgenommenen Unfälle an den Zentralcomputer. Dort werden diese Meldungen sofort in den Rechner eingegeben. Sekunden später schon können „Kontoauszüge" des Unfallgeschehens an die jeweiligen Polizeidienststellen geliefert werden. Anhand des Rechnerblatts (siehe Foto) können **Unfallschwerpunkte sofort erkannt** werden. In einem späteren Stadium soll der Computer der Nürnberger Anlage sogar von selbst Alarm schlagen, wenn sich an einer Stelle (Kreuzung, Einmündung, Kurve, kleine Ortschaft usw.) mehr als drei oder vier Unfälle ereignet haben. Somit bekäme man in schnellstmöglicher Zeit einen Überblick über Unfallschwerpunkte – und könnte rasch eine Entschärfung herbeiführen.

Bauzaun als Übeltäter entdeckt

In Nürnberg zum Beispiel häuften sich an einer Einmündung die Unfälle. Vom Computer auf diese Häufigkeit aufmerksam gemacht, inspizierten Fachleute diesen Brennpunkt. Ergebnis: Ein Bauzaun verhinderte die Einsicht in die vortrittsberechtigte Straße, daher kam es häufig zu Zusammenstößen. Der Zaun wurde versetzt, die Unfälle blieben aus. Nach alter Methode (Aktenstudium, Steckkarte) wäre dieser Unfallschwerpunkt gewiß erst Monate später entdeckt und entschärft worden, und in der Zwischenzeit hätten sich dort mit Sicherheit weitere Unfälle ereignet.

Das Elektronengehirn bietet aber noch mehr: Zusätzlich können Auflistungen über bestimmte Unfallursachen (Alkohol, Vorfahrtsunfälle, Glatteis, Wild usw.) ausgedruckt werden. „Damit", so erklärt der zuständige Sachbearbeiter, „hat jede Polizeidienststelle hochwertiges Planungsmaterial für Einsätze oder Aufklärungsaktionen zur Verfügung."

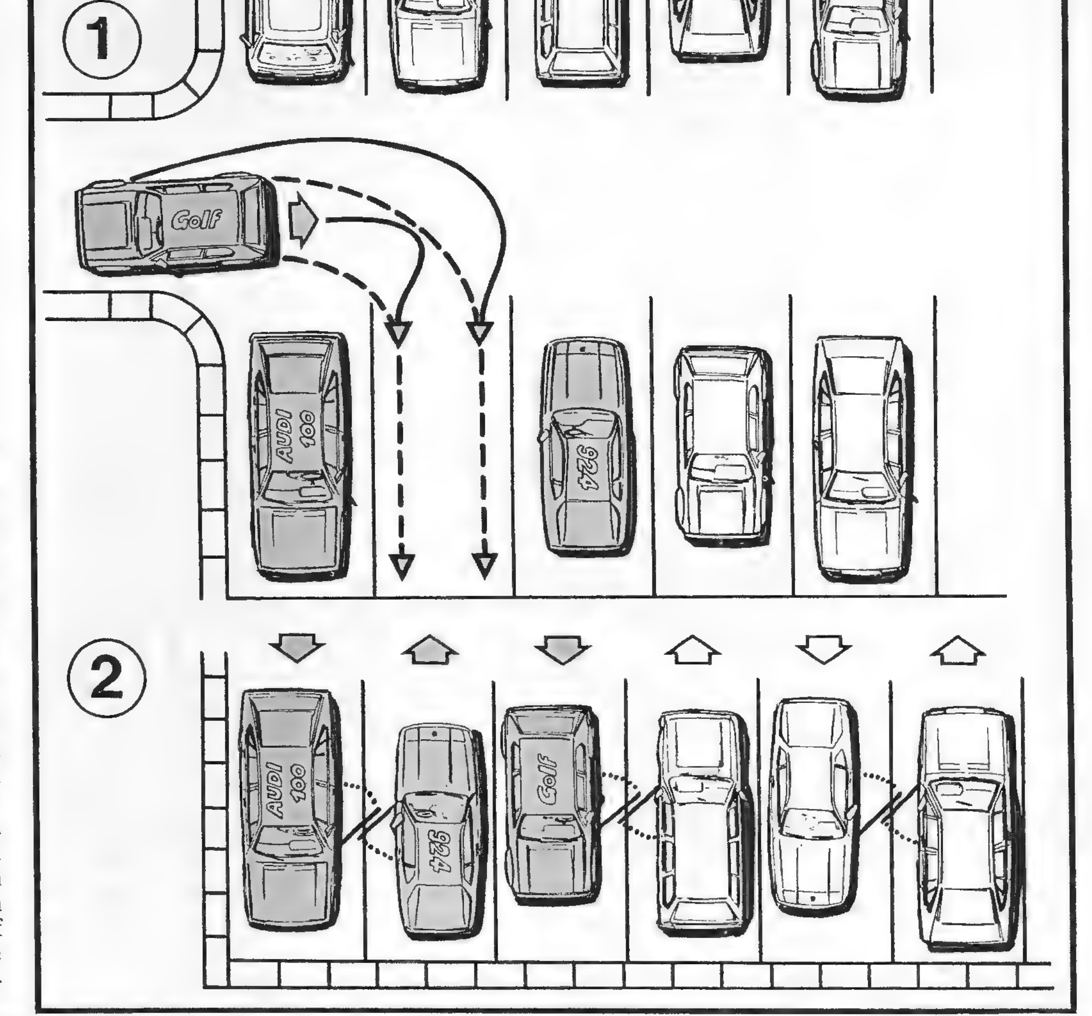
Beeindruckende Möglichkeiten

Die noch recht neuen Erfahrungen mit dem Verkehrscomputer bezeichnet der Erste Polizeihauptkommissar Peter als „beeindruckend". Und obwohl es sich erst um einen Versuch zur Tauglichkeit des Unternehmens handelt, ist sich Einsatzleiter Verkehr Erich Vollmuth seiner Sache recht sicher: „Wir sind felsenfest davon überzeugt, daß sich das System bewährt." Der Nürnberger Modellversuch, einstweilen noch beispiellos in der Bundesrepublik, läuft vorläufig ein Jahr. Dann liegt die Entscheidung darüber, ob das System landesweit angewendet werden soll, beim bayrischen Innenministerium. Gelingt der Durchbruch, ist eine Verwendung in ganz Deutschland nicht ausgeschlossen.

Gerhard Windpassinger

Wie man beim Parken Platz sparen kann

Findige Menschen haben den andern oft etwas voraus – und sei es ein Stückchen Platz für ihr Auto. Oder eine Schramme weniger in der Tür. Wer so parkt, wie der Neckarsulmer Motorjournalist Arthur Westrup es in seinem Informationsdienst „autopress“ vorgeschlagen hat, tut sich und anderen einen großen Gefallen.
Auf engem Raum läßt es sich rückwärts oft besser einparken (1). Ein weiterer Vorteil: Beim Wechselparken steht den Fahrern der beiden benachbarten Fahrzeuge, wie hier zwischen Audi 100 und Porsche 924, ein erheblich größerer Raum zum Türöffnen zur Verfügung. Auf diese Weise lassen sich enge Parklücken vorzüglich ausnutzen (2).





Was ist ein Neuwagen?

Die Frage scheint banal, die Antwort simpel. Ein Neuwagen ist eben ein Auto, das man sich fabrikneu und damit nicht zugelassen beim Händler kauft. Aber: Ist ein Fahrzeug noch ein Neuwagen, wenn 48 km auf dem Kilometerzähler sind? Ist es neu, wenn es bei Hersteller und Händler insgesamt 10 Monate stand? Ist es neu, wenn kleinere Transportschäden oder Lackmängel ausgebessert wurden?

Bedenkt man dies, dann scheint die Antwort plötzlich nicht mehr so ganz einfach. Jetzt hatte sich der Bundesgerichtshof (BGH) mit ihr zu befassen in einem Urteil vom 6. 2. 80 (AZ: VIII ZR 275/78).

In dem vom BGH entschiedenen Fall hatte sich jemand bei einem Vertragshändler einen neuen Ford Capri gekauft, der beim Händler als Ausstellungswagen stand. Da ein Gebrauchtwagen nicht in Zahlung gegeben wurde, hatte der Käufer statt des damals gültigen Listenpreises von 16549,– DM lediglich 15000,– DM zu bezahlen. Bei Auslieferung hatte das Fahrzeug 28 km auf dem Kilometerzähler. Der Käufer bezahlte den Kaufpreis. Nach Auslieferung meinte er verschiedene Mängel an dem Fahrzeug feststellen zu müssen und beauftragte einen Sachverständigen. Der stellte einerseits fest, daß tatsächlich Mängel vorhanden seien und außerdem, daß es nicht aus der neuesten Fertigung sei. Daraufhin stellte der Käufer dem Händler das Fahrzeug zur Verfügung und verlangte Rückzahlung des Kaufpreises. Der Händler bot an, die vorhandenen Mängel nachzubessern und wies die Behauptung, das Fahrzeug sei kein Neufahrzeug, zurück. Nachforschungen ergaben, daß das am 8. 5. 75 gekaufte Fahrzeug bereits im Sommer 1974 hergestellt worden war, zum Zeitpunkt des Kaufs also rund 10 Monate alt war.

Der Käufer verlangte mit Klage Rückzahlung seines Kaufpreises und war damit in zwei Instanzen, beim Landgericht und Oberlandesgericht, erfolgreich. Beide Gerichte stellten sich auf den Standpunkt, das Fahrzeug sei als fabrikneu verkauft worden, diese Eigenschaft sei dem Käufer bei Kauf zugesichert worden. Da aber das Fahrzeug vor Verkauf etwa 10 Monate beim Händler gestanden sei und aus der Vorjahresserie stamme, sei der Wagen nicht als fabrikneu anzusehen. Der Käufer könne daher Wandelung begehren.

Die beiden so zunächst entscheidenden Gerichte in Saarbrücken befanden sich damit nicht ganz allein. Das Oberlandesgericht Braunschweig hatte in einem Urteil vom 12. 6. 75 (1 U 7/75) schon ähnlich entschieden. Der BGH hatte selbst in einem Urteil vom 27. 9. 67 (VIII ZR 72/65) ausgesprochen, ein Pkw sei nicht mehr als fabrikneu anzusehen, wenn er einige Monate auf Lager gestanden hatte und dabei Schäden (Flecken, Kratzer, angerostete Scheinwerfer) davongetragen hatte. Überwiegend war allerdings von der Rechtsprechung, insbesondere der der Oberlandesgerichte, die Meinung vertreten worden, ein Kraftfahrzeug, das 10 bis 12 Monate vor dem Verkauf hergestellt wurde und, abgesehen von der Überführungsfahrt, nicht benutzt worden war, sei jedenfalls dann als fabrikneu anzusehen, wenn das Modell dieses Fahrzeugs weiterhin hergestellt wird und das Fahrzeug keine Mängel aufweist.

Unter ausdrücklicher Aufrechterhaltung seiner zitierten Entscheidung vom 27. 9. 67 hat nun der BGH am 6. 2. 80 in dieser Frage wie folgt entschieden:

„Ein, abgesehen von der Überführung, nicht benutztes Kraftfahrzeug, das mithin noch nicht seinem bestimmungsmäßigen Gebrauch als Verkehrsmittel zugeführt worden war, (ist) grundsätzlich fabrikneu ... wenn und solange das Modell des Kraftfahrzeugs unverändert weiter gebaut wird, also keinerlei Änderungen in der Technik und der Ausstattung aufweist und wenn durch das Stehen keine Mängel entstanden sind. Das gilt unter Berücksichtigung der Interessen von Käufer und Verkäufer auch dann, wenn das Kraftfahrzeug erst einige Zeit nach seiner Herstellung verkauft wird."

Das bedeutet für die Praxis: Längere Standzeit für sich allein – jedenfalls keine Standzeit von 10 bis 12 Monaten – nimmt dem als neu verkauften Kraftfahrzeug nicht den Charakter des Neuwagens. Das kann anders sein, wenn sich durch das Stehen Mängel am Kraftfahrzeug ergeben haben. Das kann auch dann anders sein, wenn der Hersteller Technik und Ausstattung dieses Typs geändert hat.

Wenn der BGH hier wörtlich schreibt, es hätten sich „keinerlei" Änderungen in der Technik und der Ausstattung ergeben dürfen, so ist gegen diese Formulierung allerdings Vorbehalt anzumelden. Denn in der Praxis der Hersteller werden fortlaufend Änderungen in der Produktion vorgenommen. Diese sind überwiegend kleinerer Art, oft aber durchaus auch schwerwiegend. Sie folgen daraus, daß der Hersteller jeweils neueste Erkenntnisse zur Materialgeeignetheit, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit in die laufende Produktion einfließen läßt durch Änderungen von Details, soweit damit keine schwerwiegendere Eingriffe in den Produktionsvorgang verbunden sind. Größere Eingriffe, die größere technische Verbesserungen oder Veränderungen bringen, erfolgen dann regelmäßig zu einem bestimmten Zeitpunkt, in der deutschen Automobilindustrie typischerweise nach den Werksferien. Wohl nur solche, nicht aber jede, sei sie auch verhältnismäßig geringfügig, Änderungen in Technik und Ausstattung waren vom BGH gemeint. So dürfte die Entscheidung in der Tat den Interessen beider Parteien des Neuwagenkaufvertrags, des Verkäufers und des Käufers gerecht werden.

W. Vogt

Ruf doch mal an!

Die Telefon-Information für Spanien-Reisende.

So einfach ist es, zu Hause anzurufen: Von allen öffentlichen Telefonen in Fernsprechbüros und von Telefonzellen.

Zuerst die Vorwahlnummer 07 (erneuten Wählton abwarten) 49 der Bundesrepublik Deutschland wählen.

Dann die Ortsnetzkennzahl ohne die erste 0. Für Frankfurt a.M. also nicht 0611, sondern 611.

Dann die Anschlußnummer des Teilnehmers. Probieren Sie es aus – z.B. mit dem Nachrichtendienst in Frankfurt a.M.: 07 - Wählton – 49/611/11 65.

Jetzt bei Ihrer Post: Telefon-Kärtchen für Ihren Auslandsurlaub.

Ist das nicht eine gute und praktische Idee? Diese Kärtchen passen bequem in jede Tasche. Und sagen Ihnen genau, wie Sie von Ihrem Urlaubsland nach Hause telefonieren können:
Ob und wie Sie direkt nach Hause wählen können, welche Vorwahl-Nummern es jeweils sind und welche Münzen Sie brauchen. Natürlich auch, was es kostet. Und das ist meistens weniger als Sie denken: Von Spanien zum Beispiel. Oder von Dänemark oder von Österreich oder… vielleicht auch von Ihrem Urlaubsland. Schauen Sie doch mal bei Ihrer Post vorbei.

Telefonieren in alle Welt kostet nicht die Welt.

1 Minute nach Hause telefonieren kostet von…

Belgien	25 bfrs	= ca. 1,50 DM
Dänemark	2,85 dkr	= ca. 0,91 DM
Frankreich	3,16 FF	= ca. 1,36 DM
Großbritannien	50 Pence	= ca. 2,01 DM
Niederlande	1,00 hfl	= ca. 0,91 DM
Schweiz	1,60 sfrs	= ca. 1,68 DM
Spanien	135 Ptas	= ca. 3,62 DM



damit Sie in Verbindung bleiben

L NTAS 0.410

Das Kleingedruckte

von Wolfgang Vogt



Ist die Reisegepäckversicherung nur eine Transportversicherung?

Verkauft ist sie schnell, angeboten wird sie überall: Die Reisegepäckversicherung. In Reisebüros, bei Banken, in Bahnhöfen, in den Geschäftsstellen der Automobil-Clubs, und an manchen anderen Stellen. Kann und soll man – der Werbung folgend – sein Reisegepäck versichern? Die Werbung verspricht dafür sorgenfreies Reisen. Es könne ja schon einmal vorkommen – und heute vielleicht mehr denn je –, daß Reisegepäck gestohlen werde oder abhanden komme. In diesem Fall helfe dann die Reisegepäckversicherung.



Hier heißt es aufpassen: Die Beschädigung von Koffern, Reisetaschen oder anderem Gepäck ist dann nicht versichert, wenn es sich um unvermeidliche Beschädigungen durch Schrammen, Beulen und dergleichen handelt.

Weil sie so billig ist – einige Mark für tausend Mark Versicherungssumme – und weil sie soviel schönen Schutz zu versprechen scheint, wird die Reisegepäckversicherung häufig abgeschlossen. Kommt es allerdings zum Schadensfall, dann gibt es häufig ein böses Erwachen. Dann zeigt sich, daß – zumindest einige – Versicherungsgesellschaften jetzt plötzlich gar nichts mehr davon hören wollen, daß sie für problemloses Reisen sorgen sollten.

Plötzlich ist manchem Versicherer keine Ausrede zu dumm, kein Vorwand zu fadenscheinig, um nicht den Versuch zu wagen, eine Entschädigungsleistung zu versagen. Man hat den Eindruck, daß der Versuch, aus der Verantwortung für das übernommene Risiko zu flüchten, auf diese Art und Weise einen Umfang angenommen hat, daß der praktische Wert der Reisegepäckversicherung in Frage gestellt wird – zumindest bei einigen Versicherungsgesellschaften.

Wenn etwa ein Münchner Richter, der zuständig ist für die Entscheidung von Ersatzprozessen gegen die ELVIA, in öffentlicher Verhandlung erklärt, er würde bei dieser Gesellschaft sein Reisegepäck nie versichern, dann gibt dies zu denken.

Trick mit Versicherungsbedingungen

Wie bei jeder Versicherung gibt es natürlich auch hier Versicherungsbedingungen, die auf dem Formular abgedruckt sind, mit dem man seine Reisegepäckversicherung abschließt. Das ist das berühmte „Kleingedruckte", das auch heute nicht immer schnell und einwandfrei lesbar und verständlich ist und nicht immer richterlicher Überprüfung auf seine Rechtmäßigkeit standhält.

Nicht nur das Gesetz über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen, schon das Gesetz über den Versicherungsvertrag (VVG) enthalten teilweise zwingende Vorschriften zum Schutze des Kunden, die durch Geschäftsbedingungen nicht geändert werden können. Dennoch haben Versicherer gerade in der Reisegepäckversicherung immer wieder versucht, Regelungen durchzusetzen, die von zwingenden Vorschriften des VVG abweichen.

Der Ansatzpunkt hierfür wurde gefunden in § 187 VVG. Dort ist bestimmt, daß die in dem Gesetz vorgesehenen Beschränkungen der Vertragsfreiheit bei der „Transportversicherung von Gütern" keine Anwendung finden.
Die Versicherungen stellten sich also auf den Standpunkt, die Reisegepäckversicherung sei eine Transportversicherung.
Nun hatte allerdings der Bundesgerichtshof (BGH) schon in einem Urteil vom 24. November 1971 zur Juwelier-Reise- und Warenlagerversicherung ausgesprochen, daß § 187 VVG keine Anwendung finden könne auf eine Versicherung, die außer der Transportgefahr auch alle Risiken im ruhenden Zustand der Güter decke.

Das aber gilt gerade auch für die Reisegepäckversicherung. Denn Reisegepäck ist nach den Versicherungsbedingungen nicht nur versichert auf der Fahrt oder dem Flug vom Wohnort zum Reiseziel und zurück, sondern Reisegepäck ist versichert – darüber gibt es keinen Streit – vom Verlassen der Wohnung bis zur Rückkehr.

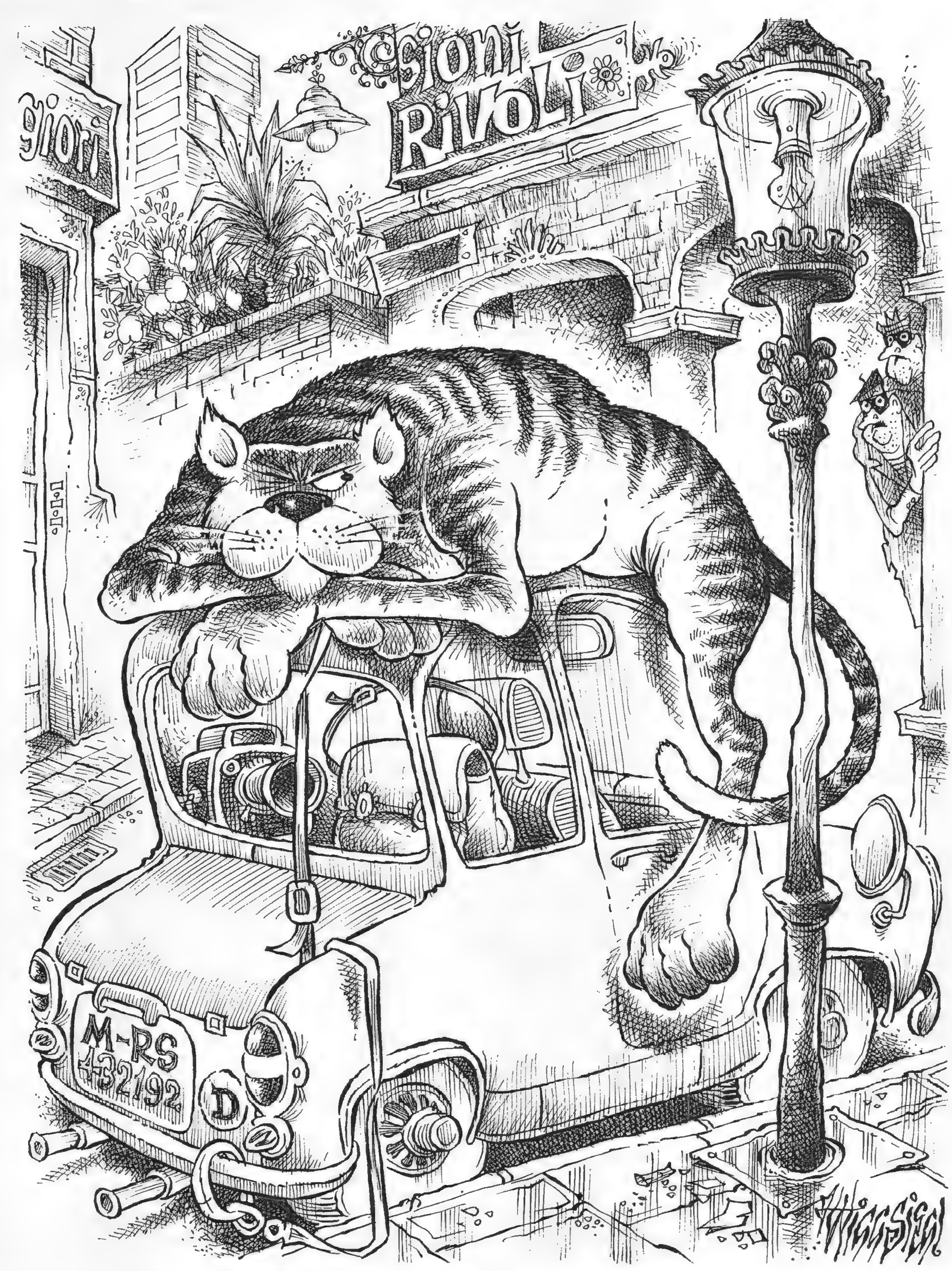
Die Reisegepäckversicherung gilt insbesondere also auch für die Zeit des Aufenthalts am Urlaubsort, die in aller Regel erheblich länger ist als die reine Transport- oder Reisezeit. Deshalb hat sich in der Rechtsprechung zwischenzeitlich auch die Auffassung durchgesetzt, daß die Reisegepäckversicherung keine reine Transportversicherung sei, sondern eine Kombination einer Transportversicherung mit einem umfassenden Versicherungsschutz gegen alle sonstigen Gefahren der Reise.
Deshalb seien in den Versicherungsbedingungen für die Reisegepäckversicherung die zwingenden Regeln des VVG zu beachten. Hierzu gibt es veröffentlichte Entscheidungen der Oberlandesgerichte Düsseldorf (VersR 1975, 563), Frankfurt (VersR 1976, 1055), Kammergericht Berlin (NJW 1978, 828) und OLG München (vom 21. September 1978 – 19 U 1168/78).
Zu den Bestimmungen des VVG, die zwingend sind und nach dieser Rechtsprechung somit auch im Bereich der Reisegepäckversicherung gelten, gehört u. a. § 12 Abs. 3 VVG, wo bestimmt ist, daß der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei werde, wenn der Anspruch auf Versicherungsleistung nicht innerhalb von sechs Monaten gerichtlich geltend gemacht wird, daß aber diese Frist nur dann zu laufen beginnt, wenn der Versicherer seinen Kunden ausdrücklich darauf hinweist. Unterläßt der Versicherer dies, kann er sich auf den Ablauf der Frist nicht berufen.

Wo nützt die Reisegepäckversicherung?

Durch diese Versicherung kann man sein Reisegepäck gegen Beschädigung und Verlust versichern, sofern der Schaden durch Transportunfälle, Feuer, Katastrophenfälle, Diebstahl oder Abhandenkommen verursacht worden ist.
Abhandenkommen ist allerdings nicht das einfache Verlieren oder Vergessen von Gegenständen. Dagegen gibt es keine Versicherung. Wenn jedoch jemand beim Schwimmen sein Gebiß oder seine Brille verliert, dann ist das „Abhandenkommen". Da aber auch die Kleidung versichert ist, die man trägt und bei sich führt, liegt ein Versicherungsfall vor, wenn sich jemand, ermattet von den Strapazen der Reise, auf eine Bank niederläßt und dabei übersieht, daß diese frisch gestrichen ist, wodurch die Kleidung beschädigt wird.
Das gilt selbstverständlich nicht, wenn durch ein Schild oder auf sonstige Weise davor gewarnt wurde, eine frisch gestrichene Sitzgelegenheit zu benutzen. Die Beschädigung von Koffern, Reisetaschen oder anderem Gepäck ist dann nicht versichert, wenn es sich um unvermeidliche Beschädigungen durch Schrammen, Beulen und dergleichen handelt.

Das gilt auch, wenn der Schaden durch die Beschaffenheit des Gepäckstücks hervorgerufen wurde. Ein für die Luftbeförderung untauglicher, weil nicht ausreichend stabiler Koffer, der dann tatsächlich bei einem Flug beschädigt wird, wird daher nicht ersetzt, wenn er aufgrund seiner unzureichenden Beschaffenheit zu Schaden kam.
Wichtig ist zu wissen, daß nicht jeder Diebstahl aus dem so beliebten Reisemittel, dem Kraftfahrzeug, versichert ist.

- Wird das Fahrzeug tagsüber irgendwo abgestellt, soll Versicherungsschutz nur bestehen, wenn das Reisegepäck aus dem Wagen oder „aus einem Behältnis ent-



»Park den Tiger auf das Dach… spar die Gepäckversicherung!«

wendet wurde, welches mit dem Fahrzeug fest verbunden ist".

- Keine Ersatzpflicht besteht, wenn von einem abschraubbaren Dachgepäckträger oder ähnlichem gestohlen wird.
- Versicherungsschutz besteht auch nicht, wenn das Fahrzeug während der Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) länger als zwei Stunden unbewacht abgestellt war und während dieser Zeit sich ein Diebstahl ereignet hat.

Reisegepäck ist übrigens alles, was persönlicher Reisebedarf ist, ob er nun unmittelbar mitgeführt, vor- oder nachgesandt wird. Außer was auch der Laie unter Reisegepäck versteht, nämlich Koffern, Taschen und ähnlichem samt Inhalt, sind auch versichert die Kleider, die man an sich trägt, das, was man in ihnen bei sich trägt, etwa der Hut, der Schirm, den man in feiner englischer Art über den Arm gehängt hat. Auch Brillen und künstliche Gebisse gehören hierzu. Ausgeschlossen sind jedoch Fahrkarten, Geld, Wertpapiere, Urkunden (z. B. Führerschein, Quittungen). Nur beschränkt versichert sind Sachen von größerem Wert, wie Schmucksachen, Uhren, Pelze.
Fotoausrüstung ist in der Regel bis zu 40 Prozent der Gesamtversicherungssumme mitversichert, höhere Versicherung erfordert eine Zusatzprämie und eine Zusatzvereinbarung. Auch Sportgeräte sind in der Regel nur bis zu einem bestimmten Höchstbetrag – etwa 1000 Mark mitversichert.

Erklärungen beim Vertragsabschluß

Gerade in diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, was beim Abschluß der Versicherung unter Umständen mündlich zum Umfang der Versicherung erklärt wird. So war etwa einem Reisenden, der nach Italien zum Tauchen unterwegs war, an einer Grenzstelle, als er eine Reisegepäckversicherung abschloß, die auch seine Tauchausrüstung umfassen sollte, erklärt worden: Die Tauchausrüstung könne als Gegenstand von besonderem Wert gegen Zuschlag versichert werden.
Der Reisende akzeptierte dies, zahlte einen Zuschlag und glaubte seine Tauchausrüstung versichert. Als sie auf der Reise gestohlen wurde, wandte der

Versicherer ein, Sportgerät sei nur bis maximal 1000 Mark versichert. Das OLG München (Urteil vom 21. September 1978 – 19 U 1168/78) hielt den Versicherer aber an den Erklärungen fest, die dem Reisenden bei Abschluß der Versicherung gemacht wurden.
Was so erklärt wurde, müsse sich der Versicherer zurechnen lassen, er habe daher vollen Ersatz für die entwendete Taucherausrüstung zu leisten. Auch der Umstand, daß die in den Versicherungsbedingungen erwähnten Gegenstände von besonderem Wert nur beispielshalber aufgezählt seien, wertvolle Sportausrüstung aber ausdrücklich nicht ausgeschlossen sei, müsse zur Feststellung führen, daß man – wenn dies vielleicht auch nicht der eigentlichen Vorstellung des Versicherers entspreche – wertvolle Sportausrüstung als Gegenstand von besonderem Wert bezeichnen könne. Wenn daher auf diese unrichtige Information hin eine solche Zusatzversicherung abgeschlossen werde, dann müsse auch der Versicherer hierfür eintreten. Unrichtige Auskunft gehe zu seinen Lasten.

Kein Ersatz bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit

Häufig wird von Versichererseite die harte, oft zu Leistungsverweigerungen führende Haltung bei der Reisegepäckversicherung damit begründet, daß hier mancher brave Bürger in Versuchung geführt werde, die Versicherung zu täuschen, sie zu betrügen. Es soll nicht verkannt werden, daß die Reisegepäckversicherung, wie kaum eine andere, Anreize zu Betrugsversuchen gibt. Nur darf dies allein nicht dazu führen, daß der Versicherer auch bei ganz anderen Tatbeständen versucht, sich des übernommenen Risikos im Schadensfall zu entledigen.
Wichtig und richtig aber ist, daß selbstverständlich bei einer vorsätzlichen Herbeiführung des Versicherungsfalls der Versicherer keinesfalls Ersatz zu leisten hat. Das gilt auch für die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls. Was unter grob fahrlässig zu verstehen ist, ist nun allerdings ein weites und schwieriges Feld juristischer Anwendung, und hier sind die Dinge so, daß leider manch seltsame Gerichtsentscheidung dem mangelnden Leistungswillen mancher Versicherer Vorschub leistet.
Ob grobe Fahrlässigkeit, die zum Verlust des Reisegepäcks führte, vorliegt oder nicht, beurteilt sich nach dem, wie man sich typischerweise als sorgfältiger Mensch auf Reisen verhält. Eine Laxheit in der Handhabung von Sorgfaltsanforderungen kann dabei nach allgemeinen Grundsätzen keine Berücksichtigung finden.

Schutz auf ein Minimum begrenzt

Aber ist es wirklich grob fahrlässig, wenn zwei, die miteinander reisen und miteinander an einem Badestrand liegen, auch miteinander ins Wasser gehen und währenddessen ihre Kleidung gestohlen wird? So immerhin hat ein Münchner Richter einmal entschieden, der meinte, man dürfe nur zu zweit an den Strand – womit eine Reisegepäckversicherung für den Alleinreisenden insoweit wertlos wäre –, und wenn man zu zweit am Strand sei, dann dürfe man auch nur abwechselnd ins Wasser. Motto: Der Dienst an der Versicherung ist des Bürgers erste Pflicht.
Daß zu einem gemeinsamen Erleben einer Reise, zu ihrem gemeinsamen Genuß, auch das gehört, daß man gemeinsam ins Wasser geht, daß es deshalb durchaus üblichem und nicht von besonderer Laxheit geprägtem Verhalten entspricht, wenn man dies tut, das scheint diesem Juristenhirn verschlossen geblieben zu sein.
Mit Entscheidungen dieser Art sollte man sich daher auch keinesfalls abfinden und gegebenenfalls, wenn Versicherer so oder ähnlich argumentieren, den Weg zu Gericht gehen.
Fahrlässig allerdings ist es, wenn man in einem belebten Hauptbahnhof Koffer abstellt und sich von ihnen entfernt, um etwas zu kaufen. Nicht fahrlässig ist es andererseits in derselben Situation, wenn man die Koffer abstellt, um einen Bekannten zu begrüßen und währenddessen ein Gepäckstück gestohlen wird.
Schutz gegen Diebstahl aus dem Auto ist nachts auf ein Minimum begrenzt. Er besteht nur dann, wenn das Fahrzeug ständig unter Aufsicht ist. Unter ständiger Aufsicht wird kaum einmal ein Auto auf einer Reise abzustellen sein. Es hilft also nichts, als jeden Abend das gesamte Gepäck aus dem Fahrzeug zu nehmen und aufs Zimmer zu bringen.

- Tagsüber darf das Fahrzeug nicht länger als zwei Stunden unbewacht abgestellt werden. Auch dann ist nur versichert, wenn und was sich im von innen nicht zu öffnenden Kofferabteil befand. Das kann kritisch werden bei Cabrios und Combis. Hier aber muß die Versicherung den Versicherungsnehmer vor oder bei Vertragsabschluß darauf hinweisen, daß für Fahrzeuge dieser Art es Versicherungsschutz nicht gibt (BGH – Urteil IV ZR 177/77).

In einem anderen Fall (Diebstahl aus einem Range-Rover) hatte die Versicherung zusätzlich noch geltend gemacht, die Arretierung des Ausstellfensters sei so schwach, daß sie jederzeit leicht eingedrückt werden könne. Auch in diesem Fall hatte das OLG Köln (Urteil vom 28. Februar 1980 – 5 U 14/78) entschieden, daß dann die Versicherung vor Vertragsabschluß den Kunden darauf aufmerksam hätte machen müssen, daß bei Fahrzeugen diesen Typs Versicherungsschutz insoweit nicht gewährt werden könne. Weise die Versicherung hierauf nicht hin, dann habe sie im Schadensfall auch Ersatz zu leisten.

Anzeige bei der Polizei

Nach dem Schadensfall ist einerseits dem Versicherer „unverzüglich" Anzeige zu machen, das heißt, ohne schuldhaftes Zögern, oft auch innerhalb bestimmter Fristen, die sich aus den Versicherungsbedingungen ergeben.
Andererseits ist in Diebstahlsfällen „bei der zuständigen Polizeidienststelle" Anzeige zu erstatten. Auch wenn die Chance, daß ein solcher Diebstahl auf Anzeige hin aufgeklärt wird, nicht allzu hoch ist, sollte man diese Vorschrift nicht als leere „Förmelei" betrachten.
Man sollte sie unbedingt beachten und auf jeden Fall bei der nächst erreichbaren Polizeidienststelle Anzeige erstatten. Wenn allerdings nicht sicher gesagt werden kann, wo sich ein Diebstahl ereignete, dann kann dem Versicherungsnehmer jedenfalls nach Auffassung des OLG München (Urteil vom 21. September 1978 – 19 U 1168/78) nicht der Vorwurf grob fahrlässigen Verstoßes gegen diese Verpflichtung gemacht werden, so daß der Versicherer Ersatz zu leisten hat.
Das wurde entschieden in einem Fall, wo auf der Rückreise von Italien ein Tauchgerät aus dem Kofferraum eines Cabrio entwendet wurde. Auf der Rückreise war in Italien ein Zwischenaufenthalt eingelegt worden, erst bei der Ankunft in Deutschland wurde bemerkt, daß der Kofferraum ausgeraubt war. Das Schloß war geöffnet, aber wieder in seine Verankerung gedrückt worden, so daß die gewaltsame Öffnung des Kofferraums nicht auffiel.

Nicht jeden Einwand anerkennen

Wo sollte nun hier Anzeige erstattet werden, stellte sich die praktische Frage für den Versicherungsnehmer. Der Diebstahl konnte sich ereignet haben am Ort der Abreise, am Ort der Unterbrechung der Fahrt, wo, war nicht aufklärbar. Anzeige bei einer deutschen Polizeidienststelle wegen einer solchen im Ausland irgendwo begangenen Tat konnte praktisch keinen Erfolg haben.
Deshalb erschien die Fahrlässigkeit des eine Anzeige unterlassenden Versicherungsnehmers so gering, daß der Versicherer allein durch den Hinweis auf die unterlassene Anzeige bei der Polizei nicht leistungsfrei wurde.
Einwendungen und Tricks, mit denen Versicherer versuchen, sich einer Ersatzleistung zu entziehen, gibt es noch etliche mehr. Bei aller dringenden Empfehlung, sich umsichtig und vorsichtig zu verhalten, so daß es nach Möglichkeit zu einem Diebstahl von Reisegepäck gar nicht kommen kann, ist doch andererseits auch der Hinweis am Platz, daß man sich eine Verweigerung von Ersatzleistung keinesfalls ohne weiteres gefallen lassen sollte.
In diesem Fall empfiehlt der ACE den Weg zum Anwalt, zum Gericht oder einfach zu uns. Schreiben Sie uns über Fälle, wo Ihnen das Verhalten einer Versicherungsgesellschaft unverständlich, weltfremd oder ungerecht erschien. Schreiben Sie uns, damit wir vielleicht helfen können, damit wir aber auch eine noch bessere Übersicht über bestimmte Tricks bestimmter Versicherungen bekommen.

Vollkasko für Firmenfahrzeuge

In der Tagespresse hat eine Entscheidung des OLG Stuttgart erhebliche Resonanz gefunden, die verbreitet worden war im allgemeinen unter dem Stichwort: Arbeitgeber ist verpflichtet Vollkaskoversicherung für seine Fahrzeuge abzuschließen. So war dies von den Stuttgarter Richtern zwar nicht gesprochen, denn positiv zum Abschluß einer Kaskoversicherung kann ein Gericht einen Arbeitgeber bei gegebener Rechtslage überhaupt nicht verpflichten. Was jedoch dieses Stuttgarter Urteil besagt ist dies, daß im Falle eines Unfalles gegen den Arbeitnehmer allenfalls insoweit Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können, als sie durch eine Vollkaskoversicherung nicht gedeckt wären. Darum ging es in dieser Entscheidung, die für jeden, der mit einem Kraftfahrzeug seines Arbeitgebers unterwegs ist von allerhöchster Bedeutung ist:

Ein Berufskraftfahrer hatte mit dem von ihm gesteuerten Firmen-Lkw aufgrund eigenen Verschuldens einen Ungall erlitten. Das Fahrzeug erlitt Totalschaden. Der Arbeitgeber kündigte das Arbeitsverhältnis im Hinblick auf diesen Unfall fristlos. Der Arbeitnehmer erhob Kündigungsschutzklage beim Arbeitsgericht, die mit einer Widerklage auf Ersatz des vollen Fahrzeugschadens vom Arbeitgeber beantwortet wurde. Das Arbeitsgericht gab dieser Klage des Arbeitgebers in Höhe von rund 60 Prozent des eingeklagten Betrages statt. Der Anwalt des Arbeitnehmers versäumte die Frist zur Berufung gegen dieses Urteil. Der nahm nun seinen früheren Prozeßbevollmächtigten wegen Versäumung der Berufungsfrist auf Schadensersatz in Anspruch. Im Rahmen dieses Haftpflichtprozesses war zu prüfen, ob eine Berufung gegen das für den Arbeitnehmer ungünstige Urteil des Arbeitsgerichts hätte Erfolg haben können oder nicht. So kam die letztlich rein arbeitsrechtliche – damit eigentlich in die Zuständigkeit der Arbeitsgerichte fallende – Frage zur Entscheidung vor die Zivilgerichte und schließlich und abschließend zum OLG Stuttgart.

Fürsorgepflicht des Arbeitgebers

Dieses Gericht weist zunächst darauf hin, daß früher, vor vielen Jahren, sowohl der BGH (Urteil vom 10. 1. 1955 – III ZR 153/53), als auch das Bundesarbeitsgericht (AP Nr. 2 zu § 67 VVG) zu der Frage, ob der Arbeitgeber aus dem Gesichtspunkt der Fürsorgepflicht gehalten sei für ein von einem Arbeitnehmer gefahrenes Kraftfahrzeug eine Vollkaskoversicherung abzuschließen, entschieden hatten. Beide Gerichte hatten diese Frage verneint.
Das OLG Stuttgart stellt fest, daß diese Entscheidungen des BGH und des BAG zwischenzeitlich überholt seien. Denn sie seien zu einer Zeit ergangen, als dem Arbeitnehmer der Abschluß einer Kaskoversicherung durch den Arbeitgeber letztlich nichts genützt hätte, weil nämlich dann der Kaskoversicherer bei ihm Ersatz hätte verlangen können (§ 67 VVG). Jetzt aber, und zwar seit 1. 1. 1971, sei dies nicht mehr der Fall. Denn jetzt sei in § 15 Abs. 2 der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) bestimmt, daß Ersatzansprüche, die gemäß § 67 VVG auf den Versicherer übergegangen sind, gegen den berechtigten Fahrer eines Kfz nur dann geltend gemacht werden können, wenn dieser den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat. Bei allen anderen Fahrlässigkeitsgraden als dem der groben Fahrlässigkeit ist es daher im Hinblick auf diese Rechtsänderung ausgeschlossen, daß der Kaskoversicherer einen Arbeitnehmer auf Ersatz des Schadens in Anspruch nimmt, den er bei einem Unfall mit einem Kfz des Arbeitgebers verschuldet hat.
Damit aber ist die Kfz-Kaskoversicherung zu einem wirksamen Instrument für die Beschränkung der Arbeitnehmerhaftung geworden. Der am Steuer eines Kfz sitzende Arbeitnehmer, der nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig handelt, kann auf diese Weise von Schadensersatzansprüchen bewahrt werden, die für ihn wirtschaftlich von allergrößter Bedeutung sein können.
„Angesichts des im heutigen dichten Straßenverkehr hohen Risikos einer solchen Belastung ist vom Arbeitgeber zu verlangen, daß er im Interesse seiner Kraftfahrer eine Vollkaskoversicherung für seine Betriebsfahrzeuge abschließt."
Ausreichend ist, wenn der Arbeitgeber eine Vollkaskoversicherung mit Selbstbeteiligung abschließt, so wie dies allgemein üblich sei. Im entschiedenen Fall hielt das Gericht eine Vollkaskoversicherung mit Selbstbeteiligung in Höhe von 1500,– DM für angemessen. Dieser Betrag entspreche in etwa dem monatlichen Arbeitseinkommen.

Schadensersatz in Höhe der Selbstbeteiligung

Unabhängig davon, ob nun der Arbeitgeber eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen hatte oder nicht, kann er im Schadensfall von seinem Arbeitnehmer daher allenfalls Ersatz in Höhe der Selbstbeteiligung der Vollkaskoversicherung verlangen.
Man muß diese Entscheidung des OLG Stuttgart vielleicht noch dahingehend ergänzen, daß man sagt, der Arbeitgeber könne auch für Ansprüche, die nicht durch den Abschluß einer Vollkaskoversicherung abgedeckt werden können, wie z. B. Wertminderung, Nutzungsausfall, eventuell Schadensersatz verlangen. Dies allerdings immer nur soweit überhaupt ein Anspruch gegenüber dem Arbeitnehmer nach den Rechtsgrundsätzen zur gefahrgeneigten Arbeit durchgesetzt werden kann.
Bleibt abschließend nur dies als bemerkenswert festzustellen: Es war nicht ein Gericht der hierzu in erster Linie aufgerufenen Arbeitsgerichtsbarkeit, sondern ein ordentliches Zivilgericht, das in voll zu begrüßender Weise diese für den Arbeitnehmer so wichtige Entscheidung gesprochen hat. W. Vogt

Das ist passiert:

Ein Kfz war bei einem Unfall erheblich beschädigt worden. Die erforderlichen Reparaturkosten beliefen sich auf 10061,35 Mark. Wertminderung war von einem Sachverständigen in Höhe von 1500 Mark angenommen worden. Derselbe Sachverständige hatte den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs auf 17500 Mark geschätzt. Der Geschädigte veräußerte sein Fahrzeug im beschädigten Zustand und erlöste 9768 Mark. Bei einem Vergleich des Wiederbeschaffungswerts mit dem Erlös ergab sich daher ein Schaden in Höhe von 7732 Mark. Das war die Abrechnung auf Basis wirtschaftlichen Totalschadens.

Das ist die Frage:

Kann, wenn die Reparaturkosten über dem Ersatzbetrag einer Abrechnung nach wirtschaftlichem Totalschaden liegen, der Geschädigte trotzdem die höheren Reparaturkosten verlangen?

Das ist die Antwort:

Die Schadensabrechnung auf Reparaturkostenbasis ist nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein Fahrzeug unrepariert veräußert wird. Denn eine Reparatur ist dann objektiv, wenn auch nicht mehr dem Geschädigten, immer noch möglich. Auch der in der Reparaturbedürftigkeit zum Ausdruck gekommene Vermögensnachteil ist nach wie vor vorhanden. Es bleibt dem Geschädigten grundsätzlich unbenommen, ob er reparieren lassen oder sich ein Ersatzfahrzeug kaufen will.
Der Geschädigte ist allerdings, wenn es verschiedene Wege der Schadensbeseitigung gibt, verpflichtet, den zu beschreiten, der einen deutlich geringeren Aufwand mit sich bringt. Zu erstatten sind nämlich nur solche Aufwendungen des Geschädigten, die nach den Umständen des Falles billigerweise als für eine Behebung des Schadens erforderlich anerkannt werden können.



Bei der Prüfung der Frage, ob Reparatur sinnvoll, daher Ersatz von Reparaturkosten gefordert werden könne, ist abzustellen auf Alter und Zustand des Fahrzeugs, Dauer der Instandsetzung und Höhe der zu erwartenden Kosten.

Unverhältnismäßig sind Reparaturkosten, die einen Anspruch auf Ersatz von Reparaturaufwand ausschließen dann, wenn die Instandsetzungs- und Nebenkosten, die bei der Anschaffung eines Ersatzfahrzeugs aufzuwendenden Beträge (Betrag aus Totalschadensabrechnung) um mehr als 30 Prozent übersteigen. Solange dies nicht der Fall ist, kann der Geschädigte trotz Veräußerung des unfallbeschädigten Fahrzeugs gegebenenfalls Schadensabrechnung auf Reparaturkostenbasis und nicht auf Totalschadensbasis verlangen.

(Kammergericht Berlin, Urteil vom 25.9.1978–12 U 2541/77–).

Das ist passiert:

Im innerörtlichen Verkehr wollte ein Pkw-Fahrer aus der Straßenmitte nach links in ein Grundstück abbiegen. Auf der Gegenfahrbahn, die aus zwei Fahrstreifen bestand, stauten sich links mehrere Fahrzeuge. Der Führer eines dieser Fahrzeuge ließ eine Lücke, um dem Linksabbieger zu ermöglichen, sein Abbiegemanöver durchzuführen. Dieser tat es und stieß dabei auf dem freien Fahrstreifen mit einem anderen Fahrzeug zusammen, das rechts an der stehenden Kolonne vorbeifahren wollte. Jeder der beteiligten Fahrzeugführer machte geltend, er habe den anderen nicht gesehen.

Das ist die Frage:

Wer erhält Schadensersatz, wenn ein Verkehrsteilnehmer durch eine Lücke in einer haltenden Kolonne nach links in ein Grundstück abbiegen will und dabei mit einem rechts an der haltenden Kolonne vorbeifahrenden anderen Verkehrsteilnehmer zusammenstößt?

Das ist die Antwort:

Um das Ergebnis vorwegzunehmen, keiner erhält vollen Schadensersatz, jeder aber etwas. Wer in ein Grundstück abbiegt, muß sich so verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist, § 9 Abs. 5 StVO. Das bedeutet, daß dieser Verkehrsteilnehmer das äußerste Maß an Sorgfalt aufzuwenden hat, um den fließenden Verkehr nicht zu gefährden. Er trägt die Verantwortung für die gefahrfreie Durchführung dieses Fahrmanövers nahezu allein. Deshalb ist, wer durch eine Lücke in einer haltenden Kolonne nach links in ein Grundstück abbiegt und dabei einen Unfall verursacht, auf jeden Fall für den einem anderen entstandenen Schaden verantwortlich. Andererseits muß der, der an einer haltenden Kolonne rechts vorbeifährt, dies mit äußerster Vorsicht und in ständiger Bremsbereitschaft tun. Er muß auch auf Fahrzeuglücken achten und unter Umständen mit Abbiegern rechnen. Tut er dies nicht, stellt er sein Fahrverhalten hierauf nicht ein, trifft ihn eine Mithaftung.
Die Verteilung des Schadens wurde vorgenommen im Verhältnis ¼ zu ¾ zu Lasten des Linksabbiegers in einem Urteil des OLG Hamm vom 14.6.1978 (3 U 121/78).

Das ist passiert:

Ein Autofahrer hatte für sich und sein Fahrzeug eine Rechtsschutz-Versicherung abgeschlossen. Er wurde in einen Unfall verwickelt, der überwiegend, möglicherweise aber auch allein, von ihm zu verantworten war. Dennoch versuchte er, einen Teil des ihm entstandenen Schadens durchzusetzen. Der von ihm mit der Schadensregulierung beauftragte Rechtsanwalt bat den Versicherer um Deckungszusage für einen Schadensersatzprozeß. Diese wurde erteilt.
Nach Verhandlung vor dem Gericht wurde der Rechtsstreit durch einen Vergleich beendet. Durch diesen Vergleich erhielt der Geschädigte eine bestimmte Summe Geldes. Es wurde vereinbart, daß jede Partei ihre Anwaltskosten und die Hälfte der Gerichtskosten tragen solle. Vor Vergleichsabschluß wurde eine Zustimmumg des Rechtsschutzversicherers zu diesem Vergleich nicht eingeholt. Dieser weigerte sich nach Vergleichsabschluß, Anwaltskosten zu übernehmen.

Das ist die Frage:

Muß vor dem Abschluß eines gerichtlichen Vergleichs die Zustimmung des Rechtsschutzversicherers hierzu eingeholt werden?

Das ist die Antwort:

Gemäß § 15 Abs. 1 Buchstabe d, cc, der Allgemeinen Bedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB) hat der Versicherte, soweit seine Interessen nicht unbillig beeinträchtigt werden, Maßnahmen, die Kosten auslösen, mit dem Versicherer abzustimmen und alles zu vermeiden, was eine unnötige Erhöhung der Kosten verursachen könnte. Das gilt insbesondere für die Erhebung von Klagen und für die Einlegung von Rechtsmitteln. Verletzt der Versicherte diese Pflicht, wird der Versicherer von der Leistung frei, er braucht Anwalts- und Gerichtskosten nicht zu erstatten, die er an und für

sich nach dem Rechtsschutzversicherungsvertrag zahlen müßte. Durch diese Vorschrift soll gewährleistet werden, daß der Versicherer einen Einfluß auf die Höhe der für die Wahrnehmung rechtlicher Interessen seines Kunden aufzuwendenden Kosten hat.

Sie darf andererseits aber nicht dazu führen, daß die Rechtsbesorgung letztlich beim Rechtsschutzversicherer und nicht mehr beim Rechtsanwalt liegt. Das aber wäre der Fall, wenn jede einzelne, außergerichtliche oder gerichtliche Maßnahme zuvor dem Versicherer mitgeteilt und mit ihm abgestimmt werden müßte. Eine solche Verlagerung der Prozeßführung wäre auch mit der Zivilprozeßordnung (ZPO) nicht vereinbar.

Auch im Rahmen ganz normaler Prozeßführung ist von vornherein klar, daß durch die Fortführung des Prozesses, die sich notwendigerweise an seine Einleitung anschließt, weitere kostenauslösende Tatbestände eintreten, etwa der Erlaß eines Beweisbeschlusses.

Allein der Umstand, daß ein Prozeßvergleich für die beteiligten Anwälte eine Vergleichsgebühr auslöst, reicht nicht aus, um ihn als Maßnahme anzusehen, die nach § 15 Abs. 1 d, cc, ARB mit dem Rechtsschutzversicherer abgestimmt werden müßte. Allerdings darf nicht versucht werden, durch ein Zugeständnis in der Übernahme von Prozeßkosten ein Entgegenkommen des Gegners in der Hauptsache (Entschädigungszahlung) zu erreichen.

Deshalb ist in § 2 Abs. 3 a ARB bestimmt, daß Kosten eines Vergleichs, die nicht dem Obsiegen oder Unterliegen in der Hauptsache entsprechen, aus der Rechtsschutzversicherung herausgenommen werden. Das Ausmaß des Gewinnens und Unterliegens richtet sich danach, in welchem Verhältnis die Vergleichszahlung zu der in der Klage geforderten Zahlung steht.

Dem Interesse des Versicherers, daß dieses Gleichgewicht zwischen der Hauptsachezahlung und der Tragung der Kostenlast gewahrt bleibt, ist aber genügt, wenn im Vergleich dieses Gleichgewicht vorhanden ist. Deshalb bedarf auch der Vergleichsabschluß nicht vorangegangener Abstimmung mit dem Versicherer. Anderes kann allerdings dann gelten, wenn eine Kostenregelung getroffen werden soll, die nicht dem Verhältnis des Gewinnens und Unterliegens entspricht. So jedenfalls hat in dieser nicht unproblematischen Frage entschieden das OLG Stuttgart in einem Urteil vom 22. Dezember 1978 – 2 U 124/78 –.

Das ist passiert:

Ein Pkw-Fahrer überholte einen Omnibus. Er scherte knapp vor ihm wieder nach rechts ein und wollte in ein Grundstück abbiegen. Das gelang nicht, weil in der Grundstückeinfahrt ein Lkw stand. Dadurch fuhr der Bus auf den Pkw auf. Der Pkw-Fahrer wurde leicht verletzt, er erlitt eine Schädelprellung mit drei kleinen Stichverletzungen, eine handflächengroße Verfärbung und Schwellung im Schulterbereich, eine Steifhaltung und Schmerzempfindlichkeit der Halswirbelsäule. Eine nennenswerte Behinderung im Berufsleben ergab sich nicht.

Das ist die Frage:

Kann auch bei geringfügigen Verletzungen Zahlung eines Schmerzensgeldes verlangt werden?

Das ist die Antwort:

Nach bisher noch überwiegender Praxis wurde auch bei geringfügigen Verletzungen Schmerzensgeld bezahlt. Das beginnt sich jetzt zu ändern.

Schon der Verkehrsgerichtstag 1978 hatte empfohlen, bei geringfügigen Verletzungen Schmerzensgeld nicht zu bezahlen, da die Billigkeit dies nicht erfordere. In dieser Richtung werden jetzt zunehmend Gerichtsentscheidungen bekannt, auch von Obergerichten.

So hat das OLG Celle im vorbezeichneten Fall entschieden, daß ein Schmerzensgeldanspruch nicht begründet sei. Das folge aus dem Grundsatz, daß nur unter dem Gesichtspunkt der Billigkeit Schmerzensgeld zuzusprechen sei. Hier aber habe der Pkw-Fahrer den Unfall überwiegend verschuldet und außerdem nur geringfügige Verletzungen erlitten.

(OLG Celle – Urteil vom 24. 1. 80 – 5 U 279/78).

So entfernt man Flecken

19 Tips zur Sauberkeit

Ein besonderes Ärgernis für Besitzer von Caravans, die oft mit hochwertigen Stoffen und Polstern eingerichtet sind, ist der alljährlich nach der großen Fahrt fällig werdende Hausputz. Denn wer einen solchen fahrbaren Wohnsitz sein eigen nennt, in dem zwangsläufig das Familienleben enger zusammenrückt, der weiß, daß dies – bei aller Vorsicht – nicht immer ohne Flecken abgeht.



Da wirft der Sohn die Cola um, hinterläßt der Besuch eine Kaffeespur. Da finden sich auf den Polstern die Abdrücke sonnengeölter Urlauberbeine, ein Klecks Nagellack, das Gelbe vom Ei oder ein Obstfleck, der vom Nachtisch stammt.

Wir haben Experten des Wohnwagenherstellers Knaus gefragt, was zur Fleckenbeseitigung getan werden kann. Hier finden Sie Tips, mit welchen Mittelchen welchen Übeltätern zu Leibe gerückt werden kann. Vorsicht sollte man bei feuergefährlichen Hilfsmitteln walten lassen. Im übrigen gilt: Je frischer der Fleck, desto rascher geht er weg.

Bier, Cola, Fruchtsäfte, Kakao, Wein, Sauce: Lauwarme Lösung eines Feinwaschmittels mit weißem Tuch auftragen und abreiben.

Blut, Eigelb: Mit kaltem Wasser und Salmiakgeistzusatz einreiben und einweichen lassen, dann mit warmer Reinwaschmittellösung behandeln.

Fett, Öl, Lippenstift: Weißes Tuch mit Waschbenzin oder Fleckenwasser tränken und abreiben. Mit Feinwaschmittel nachreiben.

Harz: Mit Wasser und Terpentinöl einreiben. Löschblatt darüberlegen und ausbügeln.

Milch, Sahne, Suppe, Schuhcreme: Fettige Substanz mit Waschbenzin oder Tetra entfernen, Rest mit Feinwaschmittellösung entfernen.

Nagellack: Tuch mit Aceton tränken und abreiben. Zuvor an unauffälliger Stelle probieren, ob Faser und Farbe unveränderbar bleiben.

Obst: Warmen Essig- oder Zitronensaft auftupfen, weichen lassen, mit warmem Wasser auswaschen.

Ölfarbe, Lack: Zum Vorweichen mit reinem Terpentin betupfen, dann mit Tetra nachreiben.

Schokolade: Mit kaltem Wasser auswaschen, dann mit Waschbenzin oder Tetra nachbehandeln und trocken ausbürsten.

Sonnenöl: Mit Waschbenzin gründlich ausreiben.

Tee: Mit verdünnter Salmiakgeistlösung oder mit Zitronensaft betupfen, dann mit Wasser und Seife nachwaschen.

Kugelschreiber: Saugfähiges Tuch oder Papier mit Benzin oder Benzol tränken und Fleck vorsichtig durch Klopfen entfernen.

Kaffee: Weißes Tuch mit wenig Benzinseife tränken, Flecken abreiben und mit warmem Wasser nachreiben.

Kaugummi: Tuch mit Waschbenzin oder Fleckenwasser tränken und Stelle abreiben.

Tinte: Mit Löschblatt oder feuchtem Tuch aufsaugen. Rest mit Spirituslösung (⅔ heißes Wasser, ⅓ Brennspiritus) behandeln, oder Zitronenscheiben auflegen.

Wachs, Stearin, Paraffin: Löschpapier auf die Flecken legen und mit warmem Eisen überbügeln. Zurückbleibenden Rest mit Tetra behandeln.

Rost: Etwas Kleesalz in lauwarmem Wasser auflösen. Tuch tränken und Flecken abreiben – mit sauberem warmem Wasser nachbehandeln.

Ruß: Mit Waschbenzin vorreinigen, dann mit Kernseife einreiben und feuchtem Tuch behandeln. Mit warmem Wasser nachreiben. Oder: dicht mit Salz bestreuen, warten und ausbürsten.

Teer: Weißes Tuch in Methanol oder warmem Spiritus tränken und Stelle abreiben.

TÜV testet Spoiler

Jetzt ist es sogar (fast) amtlich: Caravan-Dachspoiler sorgen für Kraftstoffersparnis. Einen Spareffekt von 9,3 bis 9,9 Prozent Benzin hat nämlich jetzt der TÜV München bei Verwendung eines Caravan-Dachspoilers der Firma Thule (Vertrieb: Autoteile Ravensburg) ermittelt. Durch die aerodynamische Form des Thule-Dachspoilers konnte bei Testfahrten auch bei der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h kein negativer Einfluß auf das Fahrverhalten des Caravan-Gespanns festgestellt werden.

Motorcaravans mit Wiegekarte

Um möglicher Überladung durch ahnungslose Motorcaravaner vorzubeugen, legt ein schwäbisches Unternehmen seinen Motorcaravans Wiegekarten bei.

Der Beitrag zur Verkehrssicherheit stammt von den Karosseriewerken Weinsberg und wird künftig allen Fahrzeugen zur Jungfernfahrt mitgegeben, nachdem jedes einzelne vorher individuell gewogen wurde. Grund für diese Aktion: Verkehrsexperten fanden heraus, daß nicht wenige Motorcaravaner nur deshalb mit zuviel Ballast in den Urlaub fahren, weil die Hersteller mit den Gewichtstoleranzen sehr großzügig umgehen. Überladung bedeutet jedoch nicht nur höheren Spritverbrauch und eindeutig schlechteres Fahrverhalten, sondern auch saftiges Bußgeld und Punkte in Flensburg. Als Faustregel für Wohnmobile gelten deshalb etwa 400 Kilogramm Zuladung, nachdem der Fahrer bei vollgetanktem Fahrzeug hinter dem Steuerrad sitzt.

Dachspoiler erlaubt

Nach Angaben des Technischen Überwachungs-Vereins, Bayern, erlischt die für ein Auto erteilte Betriebserlaubnis durch den Anbau eines Dachspoilers, wie er bei Caravangespannen benutzt wird, nicht. Die Zulässigkeit eines Auto-Dachspoilers hängt jedoch von folgenden Kriterien ab: 1. Verwendung nur im Gespannbetrieb. 2. Jederzeit mit Bordmitteln lösbare, aber im Betrieb sichere und dauerhafte Verbindung mit dem Fahrzeugdach. 3. Festigkeit der Windleitfläche ausreichend. 4. Form der Fahrzeugkontur angepaßt. 5. Vermeidung scharfer Kanten an den Halterungen, am Träger und an der Windleitfläche.

Flug, Auto oder Caravan

Was ist billiger?

Vor allem für Familien mit Kindern stellt sich jedes Jahr aufs Neue die Frage: Mit was und wohin fahren wir in den Urlaub, damit es nicht zu teuer wird? Nach Meinung der Wohnwagenhersteller gibt es auf das „Mit was?“ nur eine mögliche Antwort: den Caravan.

Die Vorteile des Caravans sind bekannt: Man kann sein eigenes Reichle gleich mitnehmen, bleibt am Urlaubsort dennoch beweglich. Es gibt meist ausreichend Platz für die Reisenden. Kinder sind auf Campingplätzen gern gesehen und fühlen sich dort auch wohler als in den oft sterilen und häufig genug kinderfeindlichen Hotels.

Dem stehen die Anschaffungskosten gegenüber für ein Gefährt, das im Schnitt oft nur drei bis vier Wochen im Jahr genutzt wird. Außerdem: Caravaner können sich nicht ausruhen, vor allem die Hausfrau im rollenden Heim bleibt geplagt.

Einer der größten deutschen Wohnwagenhersteller, CI Wilk, hat jetzt einen Urlaubskostenvergleich aufgestellt, den wir hier zur Diskussion stellen wollen.

Wir wollen von Ihnen wissen, ob Sie ähnliche Erfahrungen gemacht haben. Dabei interessierte uns natürlich besonders die Meinung derer, die in den vergangenen Jahren mit der Familie einmal mit dem Caravan und ein anderes Mal mit dem Flugzeug (Pauschal- oder Charterreise) oder mit dem Auto (Übernachtung in Hotels) unterwegs waren. Sind die Preisunterschiede wirklich so kraß oder kann man mit Familie auch ohne Wohnwagen billig Urlaub machen?

Der hier eingetragene Betrag für die Amortisation des Wohnwagens bei einer angenommenen Nutzungsdauer von 15 Jahren muß nicht unbedingt Ihren Erfahrungen entsprechen. Wäre dem so, dann stünden ja heute auf den Campingplätzen noch viele Caravans aus dem Jahre 1966. Die Fakten sind anders: Wohnwagen werden nicht so alt, viele Caravaner kaufen sich dann schon einen Zweitwagen für die Reise und stellen einen auf einen Dauerplatz.

In der Rechnung fehlen auch die Nebenkosten für den Caravan und die anteiligen Mehrkosten für den Pkw (wer keinen Caravan ziehen muß, kommt mit einem kleineren Auto ebensogut in den Urlaub).

In vielen Fällen wird auch die Taxi-Fahrt für Flugreisende mit 40 Mark nicht zu bezahlen sein – von den „gewonnenen Urlaubstagen“, die sich ja nur schwer in Mark und Pfennig rechnen lassen, ganz zu schweigen.

Mit anderen Worten: Jeder soll sich seine Rechnung aufmachen; aber uns interessiert, ob unsere campenden Leser mit dieser Rechnung eines Wohnwagenherstellers einiggehen. Kann man wirklich für 40 Mark am Tag drei Wochen lang vier Menschen im Urlaub verpflegen?

Setzen Sie also den Rotstift an und schicken Sie uns (ACE Lenkrad, Postfach 500106, 7000 Stuttgart 50) Ihre Musterrechnung.

Meine Rechnung zum Caravanurlaub:

Name, Vorname, Anschrift: ______________________________

Position	Pkw/Hotel		Flugreise		Pkw/Caravan 5 Meter Aufbaulänge
❶ An- und Abfahrt Flughafen mit Taxi	—		40,—		—
❷ Pkw An- und Abreise und Fahrten am Urlaubsort ca. 3000 km (Mittelklassewagen/Verbrauch Ø 13 l Normalbenzin à DM 1,14/100 km)	445,—		—		—
Pkw Ø 15 l Superbenzin à DM 1,19/100 km	—		—		536,—
❸ Autobahngebühren	150,—		—		250,—
❹ Flugreise Pauschale (Vollpension, kleines Hotel in Strandnähe)	—		5472,—		—
❺ Kosten für An- und Abreise — je 2 Übernachtungen Hin- und Rückfahrt (Hotel/Campingplatz)	440,—		—		100,—
— Verpflegung 4 Tage für 4 Personen	480,—		—		160,—
❻ Mietauto am Urlaubsort (7 Tage)	—		400,—		—
❼ Hotel Vollpension 21 Tage (gleiches Hotel wie Position 4)	3952,—		—		—
❽ 21 Tage Standgebühr für Caravan, 1 Pkw, Aufenthalt 3 Erwachsene, 1 Kind	—		—		525,—
❾ Verpflegung für 4 Personen 21 Tage (pro Tag DM 40,—)	—		—		840,—
❿ Extras (Getränke, Auswärtsessen, Touren, Souvenirs, etc.)	500,—		500,—		500,—
⓫ Amortisation des Caravans (Anschaffungswert 10990,— DM = 15 Jahre Nutzungsdauer) für 1 Jahr	—		—		733,—
Gesamt:	5967,—		6412,—		3644,—

Bücher für Fahrzeug und Freizeit

Erinnerung an die Kindheit

Nachdenken über die Vergangenheit: das ist das Thema des Buches „Kindheitsmuster" von Christa Wolf. Es ist die Geschichte der Nelly Jordan, die Geschichte einer Kindheit unter dem Faschismus. Durch Erinnerung wird die Kindheit wieder lebendig, die Verhaltensweisen, die sich eingeprägt haben, werden bewußt. Die Rückschau auf die Kindheitsmuster der Nelly Jordan, 1929 in Landsberg an der Warthe geboren wie Christa Wolf, legt den Alltag des Faschismus frei. Es geht um das Problem, „wie man zugleich anwesend und nicht dabeigewesen sein kann". Christa Wolf: „Kindheitsmuster", 549 Seiten, 19,90 Mark (Büchergilde).

Die Geschichte eines Tunnels

In seinem ersten Buch „Das Furka-Loch" beschreibt der Schweizer Journalist Urs Obrecht die Hintergründe eines Tunnelbaus in der Schweiz, der zum Skandal geworden ist. In diesem spannend geschriebenen Buch spielen menschliche Schwächen eine große Rolle.
Urs Obrecht: „Das Furka-Loch", Hallwag Verlag, Stuttgart, 170 Seiten, 15,80 Mark.

Kulturgeschichte der Arbeiterbewegung

Wer sich über die Kultur der deutschen Arbeiterbewegung informieren will, wird feststellen, daß es keine neueren zusammenfassenden Arbeiten gibt. Sehr zu begrüßen ist es deshalb, daß Peter von Rüden zwei Bände herausgegeben hat, in denen Beiträge und Dokumente zur Kulturgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung von 1848 bis 1918 gesammelt sind. Mit der Veröffentlichung soll aber nicht etwa nur eine kleine Zahl von Experten erreicht werden, sondern ein möglichst breiter Leserkreis.
Viele Grundprobleme der Kulturarbeit der Arbeiterbewegung bestehen immer noch, und aktuelle Diskussionen leiden oft darunter, daß die historischen Erfahrungen der Arbeiterbewegung noch nicht aufgearbeitet worden sind. Durch diese Veröffentlichung soll dieses Defizit abgebaut werden.
Peter von Rüden, Zur Kulturgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung, zwei Bände, gesamt 672 Seiten, 36 Mark (Büchergilde).

Camping-Reiseführer

Speziell für Camper hat der Geobuch-Verlag, München, seine „Camping-Reiseführer" herausgebracht. Es werden nicht nur Campingplätze der einzelnen Länder oder Regionen ausführlich vorgestellt und beschrieben, sondern auch Routenbeschreibungen geliefert. Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele werden erwähnt. Karten und Stadtpläne sind enthalten.
Camping-Reiseführer, Geobuch-Verlag, München, ca. 120 Seiten, Preis: jeweils 9,80 Mark.

FKK-Führer für Europa

Immer mehr Freunde findet der hüllenlose Urlaub. Wer wissen will, wo er nackt baden kann und darf, der sollte sich den FKK-Urlaubsführer Europa '80, erschienen im Geobuch-Verlag München, besorgen. Es werden die offiziellen und die tolerierten FKK-Plätze unseres Kontinents beschrieben. Touristische Informationen sowie Tips für Ausflüge und Sehenswürdigkeiten runden den Führer ab.
FKK-Urlaubsführer Europa '80, Geobuch-Verlag, München, 210 Seiten, Preis: 11,50 Mark.

Kochen für Freunde

Nicht erst seit die neue Küche Mode ist, wurde das Kochen zum großen Freizeitvergnügen für viele Menschen. Entspre-

chend groß ist der Kochbuchmarkt. Experten haben ganze Regale voll Kochbücher. Das Buch „Kochen für Freunde – Essen mit Freunden" versucht einen neuen Weg zu gehen. So sind die Rezepte meist für zwei, vier, sechs oder acht Personen berechnet und enthalten in tabellarischer Form genaue Angaben für den logischen Ablauf des Kochens, in der Praxis erprobt, was derjenige bestätigen kann, der zwei oder drei Rezepte nachkocht. Die gezielten Informationen zu Anfang des Buches ermöglichen dem Verbraucher, sei er Hobbykoch und Haushaltsvorstand oder finanzgestreßte Familienmutter, einen preisbewußten Einkauf im Alltag und erst recht zu festlichen Gelegenheiten.

Kochen für Freunde – Essen mit Freunden, 228 Seiten, 36 Mark, Heimeran Verlag München.

Gefahrgut-Merkblätter

Eine verkleinerte Loseblatt-Sammlung der amtlichen Unfallmerkblätter hat der Ecomed-Verlag, München, unter dem Namen „Gefahrgut-Merkblätter" herausgegeben. Für Gefahrgutfahrer, Spediteure, Sicherheitsfachkräfte, Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste ist die Loseblattsammlung im Format DIN A6 zum Mitführen und Nachschlagen im Ernstfall gut geeignet.

„Gefahrgut-Merkblätter" von Kühn/Birett, Ecomed-Verlag, 8000 München 50. Preis: je nach Bestellmenge zwischen 11,95 und 21,80 Mark.

Trockene Lektüre zum Thema Wassersport

Die Freizeit gewinnt ständig an Bedeutung. Immer mehr suchen Erholung auf dem Wasser. So verzeichnet der Wassersport hohe Zuwachsraten. Gerade aus den Ballungszentren, von denen sich die meisten in unmittelbarer Nähe einer Binnenwasserstraße befinden, drängen Sportler und Erholungsuchende ins Freie. Die sich bietenden Sport- und Erholungsmöglichkeiten im Interesse aller verstärkt zu nutzen ist erklärter Wille von Parlament und Regierung. Sie wollen den Sport auf allen Ebenen fördern.

Allerdings ist der Freizeitwert der Wasserstraßen beeinträchtigt, wenn an den Staustufen und Wasserstraßen keine oder nur unzureichende Sportschifffahrtsanlagen vorhanden sind. Deswegen ist das Bundesverkehrsministerium jetzt mit detaillierten „Empfehlungen für die Gestaltung von Wassersportanlagen an Binnenwasserstraßen" (Verkehrsblatt-Verlag, Dortmund) an die Öffentlichkeit getreten.

Die „Empfehlungen" enthalten nicht nur wertvolle technische Hinweise und Zeichnungen zu verschiedenen Wasserfahrzeugarten vom Kanu bis zum Motorboot, sondern auch Benutzungsanleitungen für Schleusen, Wasserliegeplätze und Maße für Regatta- und Trainingsstrecken.

Zu den „Empfehlungen" haben Wassersportverbände, Wasser- und Schiffahrtsverwaltungen Beiträge und Anregungen beigesteuert. Die ministerielle Darstellung gibt keine Auskunft darüber, wer die Einrichtungen und Anlagen für Wassersportler und Erholungsuchende ausführt oder gar finanziert. Sie hat also keine speziellen Adressaten im Blickwinkel. Immerhin erkennt sie aber: „Getrennte Sportschifffahrtsanlagen dienen nicht nur dem Sport, sie verbessern auch die Leichtigkeit und Sicherheit des gewerblichen Schiffsverkehrs."

Motorrad-Touren

„Schöne Motorradtouren" heißt ein Büchlein der Honda Deutschland GmbH, auf das Motorradfahrer schon lange gewartet haben. Es enthält 52 Routenvorschläge für Touren durch schöne Landschaften in der Bundesrepublik von jeweils 100 bis 350 km Länge. Jede Tour wird beschrieben und enthält neben Fotos und Kartenteil auch Angaben über Sehenswertes auf der Strecke. Da es sich bei allen Routen um Rundstrecken handelt, kann der jeweils günstigste Ausgangspunkt von jedem selbst bestimmt werden. Besonders nützlich für Motorradfahrer sind die anhängenden Tips über das richtige Beladen der Maschine nebst Packvorschlag und Hinweise auf Werkzeug, Pannen- und auch Unfallhilfe. Das handliche Büchlein paßt in jeden Tankrucksack und ist zum Preis von 11,80 Mark bei Honda-Händlern erhältlich.



Paradies mit Mängeln

Gran Canaria, Teneriffa, Mallorca:

Zu viele Touristen und zu wenig Ärzte

„Ohne Arzt bis in den Tod" hieß die Schlagzeile einer Lenkrad-Geschichte in der November-Ausgabe, in der von dem skandalösen Sterben des Hamburger Kaufmannes Helmut Siebert berichtet wurde. „Das kann morgen auch Ihnen passieren" war unsere Schlußfolgerung, die von manchem sonnenhungrigen Spanien-Freund als Übertreibung gewertet wurde.

Daß seinerzeit die Krankenhäuser auf Gran Canaria sich weigerten, Journalistenfragen zu beantworten oder gar die Unwahrheit sagten, ist untergegangen – so was gibt es auch hierzulande. Und daß deutsche Korrespondenten sich des The-Themas kaum annahmen, um gute Kontakte nicht zu verschütten, ist eher ein Branchenproblem als meldenswert.

Der Fall Helmut Siebert, ein bodenloser Skandal, der jeden vernünftigen Urlauber davor warnen sollte, ungeschützt und unversichert in dieses Paradies der medizinischen Mißstände zu fliegen, war indessen nur einer von vielen. Wir veröffentlichen Leserzuschriften, die eigene leidvolle Erfahrungen schildern, und einen Bericht der Deutschen Presseagentur (siehe Kasten) über die längst fälligen, inzwischen eingeleiteten diplomatischen Schritte bei der spanischen Regierung. Dieser dpa-Text dokumentiert zudem weitere, nicht weniger erschreckende Fälle, die normalerweise zu einer Anklage wegen unterlassener Hilfeleistung führen müßten. Doch nicht nur auf Gran Canaria, auch auf Teneriffa und Mallorca, ja sogar auf dem spanischen Festland, kommt es immer wieder zu skandalösen Zwischenfällen mit erkrankten oder verunglückten deutschen Urlaubern.

Wann endlich begreifen unsere Reiseveranstalter, daß es lebensnotwendiger Service ist, ihre Kunden auf solche Gefahren aufmerksam zu machen und ihnen die Mitgliedschaft in einer Luftrettungsorganisation oder den Abschluß einer Reisekrankenversicherung gezielt zu empfehlen, ohne lange darum herumzuschwätzen?

„Lieber nach Hause"

„Zu Ihrem tragischen Artikel ‚Ohne Arzt bis in den Tod' aus Heft 6 habe ich folgendes zu sagen: Ich habe schon wiederholt von solchen verheerenden Zuständen und den damit verbundenen tragischen Schicksalen von Urlaubern im Ausland gelesen. Jedesmal bin ich zutiefst erschüttert. Ich kann Frau Siebert sehr gut verstehen, wenn sie jetzt sagt, sie hätte, wenn sie nur einen Hinweis von den Ärzten bekommen hätte, wie es um ihren Bruder steht, sofort eine Maschine gechartert und ihren Bruder nach Hause geflogen. Heute würde sie es bestimmt sofort tun, und das wird auch die Meinung der Leser sein. Ich muß deshalb sagen, daß ich am Schluß Ihres Artikels einige Ratschläge von Experten vermißt habe, die den Lesern mit einem guten Rat helfen könnten. Ich denke dabei daran: Wie kann man sich verhalten, damit solch ein Fall eben nicht, wie Sie in Ihrem Artikel schreiben, „morgen anderen Touristen passieren kann"? Es gibt sicher auch viele Urlauber, die dadurch verängstigt werden und von einem geplanten Urlaub Abstand nehmen. Schon aus diesen Gründen hätte man doch einen Verantwortlichen einer bekannten Reisegesellschaft um Stellungnahme bitten können, zumal doch die Reisegesellschaften immer ihre

„gute Betreuung, auch ärztlicherseits“ im Ausland anpreisen. Wenn so etwas passiert, weiß man doch überhaupt nicht, wo man sich hinwenden muß, um so schnell wie möglich einen Rückflug ohne großen Papierkrieg in die Wege zu leiten.
Ich glaube, hiermit für viele Leser zu sprechen, wenn ich Sie bitte, dazu noch einmal in einem Ihrer folgenden Exemplare Stellung zu nehmen und damit Ihren Lesern mit wertvollen Hinweisen zur Seite zu stehen. Denn solange ein Patient nur noch halbwegs transportfähig ist, würde doch wohl jeder Urlauber lieber den nächstgelegenen deutschen Flughafen anfliegen, auch wenn es auf eigene Kosten ginge“.

„Herumgedoktert“

„Am Sonntag, 7. Oktober 1979, bin ich in meinem Urlaubsort Bajamar/Teneriffa schwer gestürzt. Dabei habe ich mir eine Brust- und Rippenprellung, zahlreiche Schürfwunden an Armen und Beinen, Blutergüsse und eine große klaffende Wunde an der rechten Kniescheibe zugezogen. In Bajamar gibt es keinen Arzt. Eine mir bekannte ortsansässige Dame hat mich zunächst zum Roten Kreuz gefahren, wo mir erste Hilfe zuteil wurde. Da aber die Kniewunde genäht werden mußte, und im Nachbarort Tejina sonntags der Arzt auch nicht zu erreichen war, ist die Dame mit mir in das nächstgelegene Hospital ‚Casa de Socorro‘ in die 30 km entfernte Stadt La Laguna gefahren. Dort wurde die Kniewunde nochmals gereinigt und genäht, Brust und Rippen untersucht, außerdem bekam ich eine Tetanusspritze sowie ein Rezept über Antibiotica etc.
Nach vier Tagen sollte ich wieder im Hospital erscheinen. Inzwischen hatte sich mein Zustand sehr verschlechtert, die Brust-Rippenprellung war so schmerzhaft, daß ich bewegungsunfähig war. Auch war die Kniewunde infiziert und fing an zu eitern. Es war dringend erforderlich, nun den Arzt aus dem Nachbarort Tejina (15 km entfernt) ins Haus kommen zu lassen. Dieser Arzt hat mir zunächst eine Brust-Rippenbandage angelegt und festgestellt, daß die Wunde nicht ordentlich gereinigt und infiziert war. Da ich bettlägrig war, mußte dieser Arzt zunächst 10 Tage hintereinander – auch sonntags – zu mir kommen. Er hat immer wieder die Wunde von schwarzen Sandkörnern reinigen müssen und Verbände mit eigens mitgebrachter – in antibiotische Flüssigkeit getauchte – Gaze angelegt. Außerdem hat er mir beide Arme verbunden. Am siebten Tag hat der Arzt die Fäden gezogen. Da sich trotz aller Bemühungen die Kniewunde nicht schließen wollte und immer die Gefahr einer Blutvergiftung bestand, hat der Arzt die Verantwortung abgelehnt und mich zum Röntgen (Verdacht auf Knochensplitter) und wegen einer inzwischen aufgetretenen Allergie gegen Antibiotica zur Weiterbehandlung in das „Centro Medico Chirurgico“ nach Santa Cruz (50 km entfernt) überwiesen. Der dortige Chirurg hat die Wunde abermals ausgedrückt, gereinigt und eine andere Behandlung angeraten. Eine Röntgenaufnahme war nicht erforderlich. Ein Honorar hat dieser Arzt nicht von uns verlangt.
Somit mußte der mich behandelnde Arzt noch weitere vier Tage, bis zum Rückflug nach Deutschland, zu mir kommen, um die neue Behandlung fortzusetzen. Er hat mir dringend geraten, mich in Deutschland sofort in ärztliche Behandlung zu begeben. Dieses ist inzwischen geschehen.“

Nichtssagende Statistik

Als das spanische Fremdenverkehrsamt im November den Lenkrad-Bericht über den Tod des Deutschen Helmut Siebert erhielt, schwieg man sich aus. Jetzt, wo die Reisesaison wieder angelaufen ist, bemüht man sich um ein positives Bild. Daß dabei verschwiegen wird, was dringend der Aufklärung bedarf, soll nicht übersehen werden. Es ist erfreulich, wenn man am 29. Februar erfährt, daß das spanische Sanitätsministerium mit einer Untersuchung begonnen habe „hinsichtlich des Todes des deutschen Staatsbürgers Helmut Siebert“. Fast fünf Monate sind seit diesem Todesfall vergangen – und wenn es nach den Spaniern gegangen wäre, dann gäbe es heute nicht einmal mehr eine Leiche – denn Helmut Siebert sollte in aller Heimlichkeit und verbotenerweise verbrannt werden. Ob man das Ergebnis je erfährt? →

Bezeichnend für die Untätigkeit spanischer Behörden ist auch die Tatsache, daß der Minister für Tourismus in Madrid seine Erklärung erst abgab, als deutsche Zeitungen über eine Verbalnote der deutschen Botschaft in Spanien berichteten und weitere Fälle aufrollten.

Die „Secretaría de Estado de Turismo“ teilte folgendes mit:

In Bezug auf Informationen, die in deutschen Zeitungen über sanitäre Ausrüstung auf den Kanarischen Inseln erschienen sind, wird erinnert, daß es auf den Inseln 25 öffentliche und 30 private Krankenhäuser gibt, mit einer Bettenzahl von 6793.

In der Provinz Las Palmas de Gran Canaria gibt es 12 öffentliche und 13 private Krankenhäuser, mit 3255 Betten, 198 Apotheken, 10 Ambulatorien, 3 Arztpraxen, 4 Unfallstationen, 40 Untersuchungslabors.

Es gibt 931 Ärzte, 283 Apotheker und 1128 Arzthelfer.

Die Provinz von Santa Cruz de Tenerife hat 13 öffentliche und 17 private Krankenhäuser, mit 3538 Betten. Es gibt 100 Apotheken, 5 Ambulatorien, 4 Arztpraxen, 4 Unfallstationen, 131 Laboratorien, 830 Ärzte und 980 Arzthelfer. Es gibt 15 Einheiten intensiver Überwachung.

Es gibt ein spanisch-deutsches Abkommen, mit einer Sozialversicherung, das in ganz Spanien gilt.

Das spanische Sanitätsministerium hat mit einer Untersuchung begonnen, hinsichtlich des Todes des deutschen Staatsbürgers Herrn Helmut Siebert.

Die Frage sei aber gestellt: Was haben denn diese Ärzte getan, um die bekannt gewordenen Fälle gar nicht erst entstehen zu lassen?

Als im Sommer vor zwei Jahren ein mit Flüssiggas beladener Tankzug in einen Campingplatz raste und bei einer schrecklichen Katastrophe mehrere hundert Menschen umkamen, wurden deutsche Rückflug-Angebote skeptisch abgelehnt. Man habe gute Kliniken, wurde versichert.

Dies mag für die großen Städte auf dem Festland zutreffen – aber angesichts solcher Fälle bleibt doch nur die Feststellung, daß es den spanischen Gesundheitsbürokraten nicht gelingt, ihr Versorgungssystem dort in Ordnung zu halten, wo viele Menschen in vielfacher Gefahr leben. Sie müssen früher oder später mit einem risikobedingten Rückgang der Touristen rechnen.

Gran Canaria ist lebensgefährlich

Las Palmas (dpa). Der Fall des Hamburger Touristen Helmut Siebert, der Anfang Oktober vergangenen Jahres auf Gran Canaria an einer Blutvergiftung starb, weil er stundenlang auf der Suche nach einem Krankenhausbett in Las Palmas von Klinik zu Klinik fahren mußte, ging seinerzeit fast durch die gesamte europäische Presse. Sein Fall hatte auf dramatische Weise die Schwächen der spanischen Krankenhaus- und Arztversorgung ins Licht der Öffentlichkeit gerückt, aber er ist leider kein Einzelfall. Die deutsche Botschaft in Madrid hat dieser Tage im spanischen Außenministerium eine Verbalnote überreicht, in der auf die Gefahren für deutsche Touristen – und nicht nur für sie – bei einer Erkrankung im Urlaub auf Gran Canaria wegen der mangelhaften medizinischen Versorgung in diesem sonnigen „Ferien-Paradies“ hingewiesen wird.

Im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt in Bonn protestierte die deutsche Botschaft dagegen, daß das deutsch-spanische Sozialhilfe-Abkommen von 1961 auf Gran Canaria in eklatanter Weise zum Schaden der jährlich 335000 deutschen Urlauber nicht eingehalten werde. Das Abkommen soll deutschen Ersatzkassen-Mitgliedern im Falle einer Erkrankung in Spanien eine kostenlose medizinische Behandlung garantieren. Das ist jedoch auf Gran Canaria spätestens seit Dezember vergangenen Jahres nicht mehr gewährleistet.

Der katholische Touristenpfarrer in Maspalomas, Guntram Kellings, faßte die Lage in dem Satz zusammen: „Es ist gegenwärtig lebensgefährlich für einen deutschen Touristen, auf Gran Canaria ohne ausreichende eigene Geldmittel krank zu werden.“ Den Reiseveranstaltern und spanischen Behörden ist die Sache peinlich und sie versuchen, das Problem herunterzuspielen. Die Statistik spricht jedoch bereits für sich: Für rund

700000 Einwohner, darunter jeweils rund 100000 Touristen, gibt es auf Gran Canaria nur zwei staatliche Krankenhäuser mit zusammen rund 900 Betten, dazu 15 Privatkliniken, von denen einige nur ein halbes Dutzend Betten und eine mangelhafte Ausrüstung aufzuweisen haben. Alle diese Kliniken, bis auf eine kleine Unfallstation in San Augustin, liegen in Las Palmas und Umgebung. Im gesamten Süden der Insel um das Touristenzentrum Maspalomas/Playa del Ingles mit über 100000 Menschen gibt es zur medizinischen Versorgung nur zehn Ärzte, von denen anscheinend nur einer ein wenig Fremdsprachen beherrscht.

Notfälle wie Infarkte, Schlaganfälle, innere Blutungen, Kreislauf-Kollapse und Verkehrsunfälle, die dort wegen des Klimas und des fortgeschrittenen Alters sowie Leichtsinns vieler Touristen an der Tagesordnung sind, müssen in oft über einstündiger Fahrt 60 Kilometer weit nach Las Palmas gebracht werden. Wer nicht vorher im wahrsten Sinne des Wortes „auf der Strecke bleibt", kann in Las Palmas von Glück reden, sofort ein Krankenbett zu bekommen. Denn die der spanischen Sozialversicherung gehörende zentrale Klinik „Nuestra Señoradel Pino" hat ganze neun Betten in der Notaufnahme bei täglich 200 bis 300 Notfällen. In den Wartezimmern und auf den Fluren drängeln sich Schwerkranke auf Bänken und Liegen, z. T. schon den Tropf im Arm. Ganz junge Ärzte von der Universität, die dort die „Dreckarbeit" machen müssen, kämpfen nach eigenen Angaben einen verzweifelten Kampf gegen Personal-, Geld- und Bettenmangel. Die Klinik ist insgesamt hoffnungslos überfüllt.

Diese für Kassenpatienten zuständige Klinik muß die meisten Notfälle an andere Kliniken überweisen, mit denen Unterverträge bestehen, in erster Linie an das einheimische „Hospital Insular". Seit Dezember weigert sich das seitdem halbleere „Hospital Insular", außer in äußersten Notfällen noch Kassenpatienten aufzunehmen, weil die spanische Sozialversicherung ihm nach Worten des Direktors Francisco Domingues 500 Millionen Peseten (über 13 Millionen Mark) schuldet. Die Sozialversicherung zahlt dort noch heute die inzwischen um das Dreifache gestiegenen Pflegesätze von Anfang 1976. Jahrelange Verhandlungen haben bisher zu keinem Erfolg geführt.

Wer aufgenommen werden will, muß die Behandlungskosten – oft über 2500 Mark – aus eigener Tasche zahlen. Wer diese Summe nicht aufbringen kann, wird nicht entlassen, sein Paß einbehalten; ein leicht verwirrter deutscher Tourist aus Hof wurde sogar zehn Tage in einer Nervenklinik eingesperrt. Der deutsche Tourist Kurt Weege aus Bielefeld wäre Anfang Februar fast innerlich verblutet, weil ihn die Krankenhäuser anfangs nicht aufnehmen wollten. Die Urlauberin Ruth Loewe aus Hannover wurde mit einem Schlaganfall zunächst ins Hotel zurückgeschickt, später mußte ein Arzt eine wichtige Hirn-Röntgenaufnahme auf eigene Verantwortung veranlassen, weil es sie zunächst nicht auf Krankenschein gab. Bonn will nun in Zusammenarbeit mit dem deutschen Konsulat in Las Palmas unbürokratisch mit Darlehen helfen. Urlaubern wird zudem dringend geraten, eine Reisekrankenversicherung, die einige Tage über das Abreisedatum hinaus gilt, abzuschließen.

Den Hintergrund dieser üblen Situation, die in ganz Spanien und für die 80 Prozent der sozialversicherten Spanier genauso oder ähnlich gilt, bilden die Finanzmisere, Korruption und organisatorische Unfähigkeit des spanischen Sozialversicherungssystems, über das in der spanischen Presse fast täglich Skandalberichte zu finden sind. Der Moloch „Seguridad Social" mit seinen 250000 Mitarbeitern verschlingt jährlich 1,5 Billionen Peseten, soviel wie der gesamte Staatshaushalt, ist aber praktisch pleite, und seine Leistungen sind in vieler Hinsicht völlig unzulänglich. Eine Reform läßt auf sich warten.

Also wenn man den Statistikern und ihrem zahlenmäßigen Erfassen von Massenerscheinungen Glauben schenken darf, dann juckt's uns Bundesbürger aber schon überhaupt nicht, daß die Reisepreise fiebrig klettern. Wir leben nach dem Motto: Den Urlaub, den hab' ich mir verdient. Und geben aus, und geben aus, und geben aus!

Die Reisemarkt-Beobachter der Commerzbank jedenfalls kommen zu dem Erhebungs- und Untersuchungs-Ergebnis: Ein Ende des Booms bei Reisen ins Ausland ist noch nicht in Sicht! Mein Gott Leute, was sind wir reich. Also, wer was auf sich hält, der möge sich tummeln und nicht lange knausernd die Hunderter oder Tausender rumdrehen. Sonst steht er am Ende als Verzweifelnder da: Wo bitte gibt's für mich noch ein sonniges Plätzchen?

Also ich weiß nicht: Wie machen die das nur? Die anderen! Es ist ja schon direkt peinlich zuzugeben, daß man zu denen gehört, die die schöne Statistik versauen. Denn ich zum Beispiel, ich möchte schon gern. Aber . . . ich komm' mir schon richtig doof vor, ich schau' mir nämlich sehr genau an, ob's nicht auch etwas preiswerter, billiger geht!

Es geht! Weil's nämlich Reiseveranstalter gibt, die auch so denken. Zum Beispiel bei „Hetzel-Reisen" in Stuttgart. Die tickerten uns: „Sofort nach Bekanntwerden der erneuten Preiserhöhungen der Fluggesellschaften ergriff Hetzel in Stuttgart die Initiative, erläuterte sämtlichen ausländischen Vertragspartnern die Situation und bat um Sonderangebote, Familiensparangebote und Preisnachlässe.

Erfreulicherweise gingen so viele Angebote ein, daß ‚Hetzel-Spezial' zusammengestellt werden konnte. Veranstalter und Mittler taten ein übriges und verzichten auf den großen Teil des Ertrags, um zu vermeiden, daß der Normalbürger auf seine Ferienreise verzichten muß."

Sie müssen jetzt nicht aus lauter Dankbarkeit nur noch Hetzel buchen. Die kommen schon noch über die Runde der Rentabilität – auch wenn sie unseretwegen „verzichten". Aber es ist doch immerhin beachtlich, daß sich noch jemand der „Normalbürger" annimmt. Sie sollten die Möglichkeit des Vergleichs annehmen und auch mal die „Hetzel-Spezial"-Angebote prüfen. Es geht letztlich um Ihr sauer Verdientes.

Hannes Rumreiser blättert in Prospekten



Falls es Sie überhaupt interessiert: 1979 gaben die Deutschen im Ausland die für mich unvorstellbare Summe von 32,9 Milliarden Deutsche Mark aus. Das meiste davon in Italien, nämlich 7,4 Milliarden. 6,2 Milliarden kassierten unsere Nachbarn, die Österreicher (wo die doch gar keine Grill-Strände haben). An dritter Stelle steht die Schweiz. Dort gaben unsere Landsleut' 3,1 Milliarden aus. Und das sind 0,2 Prozent weniger als 1978. 0,2 Prozent – was ist das schon! Das ist so viel, daß es bei den Schweizern gefunkt hat. Denn sie haben unter 15 in der Reiseausgaben-Rangliste benannten Staaten als einzige ein Minus hinnehmen müssen. Und sie strengen sich nun gewaltig an, dies wieder wett zu machen. Was bedeutet, daß man sich sehr genau anschauen sollte, was an Vergleichbarem geboten wird.

Wie preisgünstig die Schweiz sein kann, das sollte die Broschüre „Schweiz 1980/81 – Pauschalangebote" nachweisen. In ihr präsentieren sich 146 Ferienorte mit Arrangements, unter denen das teuerste, für sieben Tage mit Frühstück in einem Zimmer mit Bad, 540 Schweizer Franken kostet. Viel mehr sagt Ihnen die Broschüre, die Sie kostenlos beim Schweizer Verkehrsbüro, Kaiserstraße 23, 6000 Frankfurt am Main, anfordern können. Natürlich auch telefonisch: 0611 / 236061.

Ein Verzeichnis der Ferienwohnungen in der Schweiz kostet leider 6,70 Mark, die man auf das Postscheckkonto Frankfurt 1557 15-608 überweisen muß, will man wissen, wie man in diesem Musterland besonders preiswert leben kann. Ein kostenlos erhältliches Auskunftsblatt „Ferienwohnungen und Chalets" enthält sämtliche Adressen von Ferienwohnungs-Vermittlern. Fragen Sie mich bitte nicht worin der Unterschied besteht. Im ersten Fall bekommen Sie kostenpflichtig die Adressen der Ferienwohnungen, im zweiten Fall kostenlos die der Vermittler von Ferienwohnungen. Die dann wahrscheinlich kassieren, wenn Ihnen ein Angebot gefällt. Wieviel? Vielleicht klären uns die Schweizer Reise- und Touristik-Manager darüber mal auf. Auch darüber, worin der wesentliche Angebots-Unterschied besteht.

Kulinarisch hochstapeln, das verspricht ein „Top-Weekend" für höchste Ansprüche in Zürich. Und weil es jedem mal erlaubt ist auf den Putz zu hauen, zu erfahren, was das ist, höchsten Ansprüchen gerecht zu werden, deshalb dieser Hinweis:

Die Schweizer bauen auf die preiswerten Wochenend-Tarife der Lufthansa und der Swissair (ab Hamburg DM 445,–, Frankfurt DM 224,– , Düsseldorf DM 296,– und München DM 176,–) und bieten zum Pauschalpreis von 257 Schweizer Franken (pro Person im Einzelzimmer) und 471 Sfr. (für zwei Personen im Doppelzimmer) folgende Leistungen: Transfer in Zürich vom Flughafen in der Hotellimousine, Mittagessen (ohne Getränke), Übernachtung und Frühstück, Stadtbesichtigung oder Rundfahrt auf dem Zürichsee, ein Nachtessen oder Sonntagmittags-Buffet im Restaurant „La Rotonde". Das Dolder Grand Hotel, ein 5-Sterne-Superschuppen, atmet noch jene Noblesse, die's schon bald nur noch aus der Erzählung geben wird. Das Gebäude, seine Räumlichkeiten und die Lage in einem Park sind aus einer Zeit, in der's nicht nur steinreiche Leute, sondern auch genügend andere gab, die für Hungerlöhne das Ganze auf Glanz hielten. Ein Denkmal der Hotelerie. Dolder Grand Hotel, CH-8032 Zürich, Telefon (von Deutschland aus): 00411 – 25 16231.

Eine touristische Spezialität der Schweiz sei das Wandern – sagen die Schweizer. Das mag ein werblicher Köder sein, interessant und nachdenkenswert ist dies allemal: Bereits in den dreißiger Jahren erkannten die Eidgenossen, daß man den Autos ausweichen müsse. Neben den vielen autofreien Ferienorten entstand deshalb schon 1934 durch private Initiative die „Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege", kurz SAW genannt. Ihr Motto war und ist: „Dem Automobilisten die Straßen, dem Wanderer die stillen Wege". Seit dem 18. Februar 1979 ist dieser Grundsatz nun auch in der Verfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft verankert, welche festhält, daß Straßenbau und landwirtschaftliche Projekte nicht zu Lasten der Fuß- und Wanderwege gehen dürfen.

Ob das wohl nachahmenswert sein könnte? Auf jeden Fall gibt's rund 50000 Kilometer Wander- und Bergwege in der Schweiz. Markierte. Und weil die Zahl richtig ist, deshalb gibt's jetzt auch komplette Wanderwochen-Angebote. Sie sind variantenreich in der kostenlos erhältlichen Broschüre Nr. 5 der Schweizerischen Verkehrszentrale zusammengefaßt.

***

Wer Baden-Württembergs Städte entdecken und erleben möchte, der sollte sich die Broschüre mit den „Veranstaltungen '80" vom Landesfremdenverkehrsverband Baden-Württemberg, Postfach 304, 7000 Stuttgart 1, schicken lassen. Sie kostet nichts, gibt aber nicht nur Auskunft darüber was wo veranstaltet wird, sondern nennt auch die Anschriften und Telefonnummern über die man weitergehende Informationen erhält.

Ein schwäbisches „Spätzle-Seminar" veranstalten fünf Fe-

rienhotels in Enzklösterle. Da macht man Exkursionen auf den Spuren der Jäger, Flößer und Köhler mit Jägerbiwak. Eine mittelalterliche Tafel nach Originalrezepten der Raubritter vom Schleglerbund wird offeriert. Man kann bei der Fischwaid im Forellenteich sein Glück versuchen oder bei einem schwäbischen Kochstudio ein „Spätzle-Seminar" mitmachen und lernen, wie Schwarzwälder Kirschtorte gemacht wird. Tanzparties mit Spiel- und Partytänzen leitet der bekannte Tanzlehrer „Schwarzwald-Schäfer".
Mit Rundwanderungen von zirka 20 Kilometer pro Tag erkunden die Gäste dieses herrliche Wanderland. Wen's juckt: Kurverwaltung, 7546 Enzklösterle, Telefon: 0 70 85 – 3 24.

***

Eine zünftige Sache scheinen die Wein-Radel-Touren durch den Kraichgau zu werden. Auf guten Radfahrwegen durch Reblandschaften, Wälder und Wiesen kann man im stillen Kraichgau zwischen Bruchsal, Wiesloch und Maulbronn mit einer Gruppe eine Woche lang eine geführte Radtour unternehmen. Alles ist organisiert. Die Fahrräder stehen bereit und das Gepäck wird transportiert. Die Etappen sind täglich etwa 25 bis 30 Kilometer lang, denn man will eine gemütliche, kunsthistorisch interessante Fahrt anbieten mit täglichen Weinproben in Winzerkellern und ländlichen Spezialitäten des Kraichgaus, die in Landgasthöfen und abends in den Hotels dargeboten werden. Es ist auch Zeit für das Thermalschwimmbad in Bad Schönborn.
Es werden auch Touren von zwei bis drei Tagen mit zehn Personen organisiert. Die Sieben-Tage-Wein-Radel-Tour kostet mit Halbpension und allen Arrangements (Radverleih, Weinproben, Führungen) DM 692,– (Kinder, die bei den Eltern schlafen DM 462,–).
Buchungen: Fremdenverkehrsgemeinschaft Kraichgau, Lönsstr. 6, 7535 Königsbach-Stein, Telefon: 0 72 32 – 10 16.

***

Nicht jedermanns Sache aber dennoch des Nachdenkens wert: Wohnungstausch während der Ferien.
Im sogenannten „Tauschbuch" (DM 55,–) der „holiday service", Fischbach, 8640 Kronach, Telefon: 0 92 61 – 2 03 63, sind über 5000 Angebote aus 45 Ländern eingetragen. Aus Australien, Mauritius, Hawai oder Venezuela. Die meisten Angebote kommen aus den USA und Großbritannien. Sie reichen vom Apartment bis zum luxuriösen Ferienhaus mit Swimmingpool. Unser eingetragener Verein, schreiben die Veranstalter, kooperiert inzwischen weltweit mit 22 ähnlichen Organisationen.
Also wenn Sie da mal tauschen sollten: Teilen Sie uns doch mit, was Sie daran gut, was schlecht fanden.

***

Eine glänzende Idee bescheinigen sich die Mitarbeiter beim Städtischen Verkehrsamt, Postfach 1480 in 6580 Idar-Oberstein (0 67 81 – 2 70 01), mit ihrem Prospekt „Edelstein-Ferien". In Seminaren, Lehrgängen und Exkursionen können zum Alles-Inklusiv-Preis Edelsteine mit Fundgarantie gesammelt, selber geschliffen und anschließend zu einem ganz individuellen Schmuckstück geformt werden. Wer sich als Käufer oder Wertanleger über echte Steine, Synthesen oder Imitationen informieren will, für den gibt es Einführungslehrgänge.
Wo gibt es das sonst noch in Europa, fragen mit berechtigtem Stolz die Idar-Obersteiner?

***

Urlaub für Behinderte – der „Hessische Reiseführer '80" informiert. Darüber, wo welche Einrichtungen geboten werden. Für Familien mit behinderten Kindern und für alleinreisende oder betreuungsbedürftige Behinderte. Angaben wie „Hauseingang ohne Stufen erreichbar", „Auffahrrampe", „ebenerdige Zimmer", „Bad oder WC mit Rollstuhl befahrbar" oder auch über die Breite der verschiedenen Türen sollen die richtige Auswahl erleichtern.
Der Reiseführer kann kostenlos angefordert werden: Hessische Landeszentrale für Fremdenverkehr, Abraham-Lincoln-Str. 38-42, 6200 Wiesbaden, Telefon: 0 61 21 – 77 43 50.

***

Das Allgäu lockt – mit preiswerten Hobby- und Sportpauschalen. Es gibt vom Bauernmalkurs bis zur hochalpinen Klettertour spezielle Programme für Familien mit Kindern und Senioren. – Sollten Sie sich vielleicht mal anschauen. Denn da gibt's nicht nur das Angebot für einen Feinschmeckerurlaub, sondern auch das für eine Tausend-Kalorien-Diät für Schwergewichtige. Gemeinschaftswanderungen? – Na klar! Schwimmen und Tennis? – Aber sicher! Radtouren? – Selbstverständlich!
Das kostenlose Informationsmaterial sagt's Ihnen besser: Fremdenverkehrsverband Allgäu, Fuggerstraße 9, 8900 Augsburg, Telefon: 08 21 / 3 33 35.

***

Warum nicht mal „Bio-Urlaub"? Auf einem Bauernhof. Das ist so: Um den gestreßten Großstadtmenschen zu dem zu verhelfen, wovon er während der beruflichen Hektik schon immer geträumt hat, meinen die Anbieter, gibt es jetzt echtes Bauernleben in Gerlos/Tirol. Und alles was verfuttert wird (von den Gästen), das stammt von eben „ihrem" Bauernhof. Auf dem auch zugepackt werden darf, damit man das Bergbauernleben auch von der anderen Seite her kennenlernt – und richtig Appetit bekommt. Fremdenverkehrsverband Gerlos, A-6281 Gerlos, Telefon: 00 43 / 52 84 – 2 44.

***

Die urige Kunst des Wurzelschnitzens will man Ihnen in einem Wochenkurs beibringen. In A-6671 Weissenbach/Tirol können Sie vom Fremdenverkehrsverband mehr erfahren. Auch telefonisch: 00435678-5303. Es beginnt jedenfalls damit, daß im Wald oder am Berg Wurzeln gesucht werden. Dabei lernt man Nützliches von Unbrauchbarem unterscheiden. Und dann wird geschnitzt. Unter sachkundiger Anleitung versteht sich. Das „Gesellenstück" können Sie dann zu Hause immer wieder bewundern.

***

Billiger geht's wohl kaum: Wer an der Ostsee urlaubt, der kann schon für fünf deutsche Märker eine 10stündige Tageskreuzfahrt an Bord eines Stena Line-Hochseefährschiffes miterleben. Wer sich zu 22 Mark Ausgaben hinreißen läßt, der kann sich sogar an einem skandinavischen Schlemmerbuffet und Kaffeegedeck so richtig vollhauen. Los geht's täglich ab Oslokai in Kiel um 10.00 Uhr, Rückkehr um 20.00 Uhr. Natürlich ist an Bord auch dafür gesorgt, daß es keinem langweilig wird. Mehr erfahren Sie bei der Stena Line, Schloßgarten 6, 2300 Kiel 1, Telefon: 0431-51251.

***

Trier bildet: Die Europäische Sommerakademie für bildende Kunst bietet vom 30. Juni bis zum 9. August in 20 Klassen Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene an. In Malerei, Zeichnen, Aktzeichnen, Objektzeichnen, flächiges und räumliches Gestalten, Holz-, Metall- und Steinplastik, Keramik, Modellieren, Radierung, Fotoradierung, Fotosiebdruck, Serigraphie, Lithographie, Fotografie, Experimentelle Fotografie und Mimik, Körpersprache als Ausdrucksmittel. 41 in- und ausländische Dozenten führen die Teilnehmer an die bildende Kunst und spezielle Techniken heran.
Belegt werden kann einzeln oder kombiniert. Für ein zehntägiges Akademie-Studium zahlt man DM 275,–, 35 Studientage (Maximalbelegung) kosten DM 760,–.
Kostenlose Information erteilt das Verkehrsamt der Stadt Trier, Postfach 3830, 5500 Trier, Telefon: 0651 / 88700.

***

Bauernmalkurse für Anfänger und Fortgeschrittene veranstaltet der Verkehrsverein Prem am Lech im oberbayerischen Pfaffenwinkel. Die Lehrgänge einschließlich zehn Übernachtungen mit Frühstück können bereits ab DM 250,– gebucht werden. Beim Verkehrsverein, 8121 Prem.

***

„Ferienwohnungen im Salzburger Land" – dieses Verzeichnis können Sie anfordern, kostenlos, beim Landesverkehrsamt A-5010 Salzburg, Mozartplatz 1. Rund 1000 Ferienwohnungen in 82 Urlaubsorten sind da drin verzeichnet. Mit den für eine Beurteilung wichtigen Daten – und den Anschriften.

***

Auf nach Bulgarien mit dem Auto, zum Zelten oder Caravanen. Nur: Was muß berücksichtigt werden, was sollte man beachten, was kostet was, was ...? Fragen Sie beim Bulgarischen Fremdenverkehrsamt (Reiseagentur Schipka), Kaiserstraße 59, 6000 Frankfurt/Main, Telefon 0611 / 252855 / 252712 nach, man hat sich dort der anschwellenden Nachfrage wegen auf Auto-Touristen eingestellt. Und das spart viel Zeit – und Ärger.

***

Das war's wieder mal in der Hoffnung, daß es Ihnen nützt – und Ihre Kritik anstachelt. Sie wissen ja: Kommen Sie ruhig auch mit Wünschen, laden Sie „in aller Ruhe" Kummervolles ab – wenn's anderen hilft.

Wer parkt, sündigt oft



Großer Fehler des Kleinbusses: Weil er in der Kurve parkt, muß der rollende Verkehr einen unnötigen Bogen machen.

Was Lenkrad-Fotograf Hans Peter Feddersen mit seiner Kamera festhielt, ließe das Herz mancher Politesse höher schlagen: Ein Parksünder steht quasi neben dem anderen.

Doch oft sind es weniger die „kleinen" Sünden, das kurze Abstellen in einem Parkverbotsgebiet, die den übrigen Verkehr so empfindlich stören. Vielmehr sind die scheinbar harmlosen Abstellversuche häufig Quelle neuer Gefahren. Tip für Lenkrad-Leser: Wenn Sie eine Situation sehen, in der Sie sich wiedererkennen, denken Sie doch mal darüber nach, ob sich solches Parken lohnt. Tip für Stadtplaner und Straßenbauingenieure: Denken Sie doch bitte auch mal darüber nach, wie wenig Park- und Stauraum die Autofahrer haben.



Wird oft vergessen und im Winter regelmäßig übersehen: Wer auf Schachtdeckeln parkt, versperrt der Feuerwehr den Zugang zum Löschwasser.



An der Ecke und dazu noch mit einem Bein auf dem Gehsteig: Zweifach gefährlich und unhöflich obendrein, weil die Fußgänger einen Bogen machen müssen.



Nicht ohne Grund soll diese Sperrfläche freigehalten werden. Wer so parkt, riskiert Kratzer und Unfälle und ein Strafmandat.



Alltag vor Großstadt-Parkhäusern. Der Rückstau fließt nicht ab, die Fußgänger werden auf die Fahrbahn getrieben, weil die Autos nicht vor dem Gehweg stehen bleiben.



Dieser eiskalte Fahrer versperrt mit seinem groben Aufbau die Sicht auf eine von rechts kommende Straße.



Die Rückstau-Spur vor Parkhäusern, meist durch ein Halteverbotszeichen freigehalten, wird oft als Kurzparkplatz mißbraucht.



Auch wenn der Wagen noch so klein ist, auf dem Zebrastreifen stört er empfindlich. Fußgänger und Autofahrer werden dadurch gefährdet, die Sicht ist eingeschränkt.



Wenn der Busfahrer kommt, wird er sich freuen: Dieser gütige Spaziergänger hat sein Auto kurzerhand an dieser Haltestelle geparkt, der Bus wird's schon schaffen . . .



Reisedienst

z.B. ACE-Kreuzfahrten im Mittelmeer

Kreuzfahrt A: Inseln und Städte.

Für Kenner eine Tour der kulturellen Leckerbissen:
Varna, Istanbul, Chios, Kusadasi, Patmos, Rhodos, Heraklion, Santorin, Athen, Korfu, Cantania, Neapel, Bastia, Genua. Ausführliches Besichtigungsprogramm an jedem Ort.
Zum Reiseantritt Flug von Stuttgart nach Varna (Flug muß zusätzlich gebucht werden). Rückreise ab Genua im Liegewagen.

12 Tage Kreuzfahrt incl. und Ein- und Ausschiffungsgebühren. Termin: 13.6. – 25.6.80.

p. Person ab * **1.620,–**

Kreuzfahrt B: Die große Kreuzfahrt bis zu den Kanarischen Inseln

Die Anker werden in Genua gelichtet, dann gehts nach Mallorca, Tanger, Casablanca, Madeira, Teneriffa, Las Palmas, Lissabon, Gibraltar und zurück nach Genua. Viel Zeit an jedem angelaufenen Ort und viel Vergnügen auf See beim ungezwungenen Bordleben.
Reiseantritt Genua. Anfahrt im Liegewagen oder eig. PKW.

17 Tage große Kreuzfahrt incl. Ein- und Ausschiffungsgebühren und Reiseleitung. Termin: 24. 7. – 10. 8. 80

p. Person ab * **2.295.–**

*) Außerdem sparen Sie als Familie oder als Gruppe. Also unbedingt den Gesamtprospekt mit ausführlichen Routenbeschreibungen und Information anfordern!

Kreuzfahrt C: Dem Sonnenaufgang entgegen.

12 erlebnisreiche Tage auf See und an Land.

Nach Pirgos (Ausflug nach Olympia), Kreta, Rhodos, Haifa mit Ausflugsmöglichkeiten zu den heiligen Stätten: Zypern, Antalya, Ephesus und schließlich Istanbul! Reiseantritt Venedig, Anfahrt mit eig. PKW oder mit extra gebuchtem Liegewagen. Rückflug von Istanbul nach Stuttgart.

12 Tage Kreuzfahrt incl. Ein- und Ausschiffungsgebühren und Reiseleitung. Termin: 13. 9. – 25. 9. 80

p. Person ab * **1.620,–**



Unser Angebot steht hier schwarz auf weiß, wir machen daraus farbige Ferien für Sie.
Von der Luxuskreuzfahrt bis zum vergnügten Alternativurlaub auf dem Bauernhof – und alles was so dazwischen liegt. Und denken Sie daran – rechtzeitig buchen – denn auch das Urlaubsvergnügen will reserviert sein!

z.B.: Ferien auf dem Bauernhof:

Erholung für die Eltern, neue Spielfreuden für die Kinder.
Der schmucke Bauernhof vom Saller, Mathias liegt in Buchberg/Bischofshofen, mitten im schönen Salzburger Land. Gemütliche Zimmer, prächtige Bauernstube, herrliche Umgebung.
Wald, Wiesen, Berge und Natur aus erster Hand.

...und der Preis ist einen Extra-Jauchzer wert:

1 Woche Übernachtung m. Frühstück

pro Person **nur 106,–**

(Kinderermäßigung bei Unterbringung im Elternzimmer: 4–12 Jahre 20%. Unter 4 Jahre Regelung am Ort).



z.B.: Eishockey-WM 1981 ...Tore. Bodychecks und Powerplay

10 Tage „Eishockey total" im Scandinavium in Göteborg/Schweden. Für Fans **das** Ereignis im Jahre 81!
Incl.: Schiffsreise Kiel-Göteborg-Kiel, 2 x Abendessen u. Frühst. an Bord, 7 x Übernachtung mit Frühstück im Hotel in Göteborg (1. Klasse) im Doppelzimmer.
4 Eintrittskarten zu allen Qualifikationsspielen.
8 Eintrittskarten zu Finalspielen.
Termin: 13. 4. – 22. 4. 1981

Reisepreis p. Person **nur 1.060,–**

...und bei Buchung bis 1. 7. 80 3% Buchungsrabatt!

so vielseitig wie preiswert!



NEU!

Caravan-Ferien in Zell am See!

10 funkelnagelneue ACE-Wohnwagen auf gepflegtem Standplatz direkt am See. Für Wanderer, Bergsteiger, Wassersportler ein absoluter Urlaubshit: Zell am See, international bekannter Ferienort mit reizvoller landschaftlicher Lage und grandiosem Gipfelpanorama.

(Wohnwagen Typ 660 für 5 Personen) pro Woche und Wohnwagen ab **350,--**





z.B.: ACE-Studienreisen UDSSR

Mit dem Flugzeug in das Land der geschichtlichen, geografischen und kulturellen Gegensätze. Umfassende Besichtigungsprogramme und geschulte Reiseleitung vermitteln unvergessene Eindrücke. Ausgesuchte Reiserouten bieten ein Höchstmaß an Überblick und Erlebnis.

Moskau – Leningrad
8 Tage / 7 Übernachtungen
ab Frankfurt nur **DM 975,--**

Termine: 21. 9. – 28. 9. 1980
28. 9. – 5. 10. 1980

Moskau – Kiew – Leningrad
8 Tage / 7 Übernachtungen
ab Frankfurt nur **DM 1.080,--**

Termin: 7. 9. – 14. 9. 1980

Moskau – Wolgograd – Kiew
10 Tage / 9 Übernachtungen
ab Frankfurt nur **DM 1.130,--**

Termin: 10. 9. – 19. 9. 1980

Moskau – Alma-Ata – Taschkent – Buchara – Samarkand – Moskau
15 Tage / 14 Übernachtungen
ab Frankfurt nur **DM 1.470,--**

Termin: 10. 10. – 24. 10. 1980

Moskau – Bratsk – Irkutsk – Alma-Ata – Taschkent – Moskau
15 Tage / 14 Übernachtungen
ab Frankfurt nur **DM 1.640,--**

Termin: 19. 9. – 3. 10. 1980

z.B.: Wohnwagen-Ferien ...einfach unbeschwert hinfahren – Ihr Haus auf Rädern steht schon da!

3 herrliche Plätze für ungezwungenen Urlaub bieten so viel Ferienvergnügen, daß hier stürmisch gebucht wird.
Bitte beachten Sie: Im Juni noch frei! Für die Hochsaison nur noch wenige Plätze. – Also gleich anfragen!

Camp „Vigna sul Mar", Italien ▶

Komfortable, geräumige Wohnwagen, gepflegte Standplätze.
Pro Woche und Wohnwagen (Typ 525 für 4 Personen) **ab 370,-**

(Typ 660 für 5 Personen) **ab 405,-**



▲ Camp „Les Viviers", Frankreich

Pro Woche und Wohnwagen (Typ 525 für 4 Personen) **ab 403,-**

(Typ 660 für 5 Personen) **ab 460,-**

Kosten f. Strom, Gas, Wasser im Preis enthalten!





Reservierungs-Coupon

Einsenden an ACE Reisedienst GmbH, Schmidener Straße 233, 7000 Stuttgart 50

Bitte senden Sie mir doch gleich Unterlagen über

- O ACE-Kreuzfahrten
- O ACE-Ferien beim Saller-Bauern
- ACE-Wohnwagen-Ferien
  - O „Vigna-Sul-Mar"
  - O „Les Viviers"
  - O „Zell am See"
- O Eishockey-WM 81
- O Studienreisen UDSSR

Name, Vorname ____________

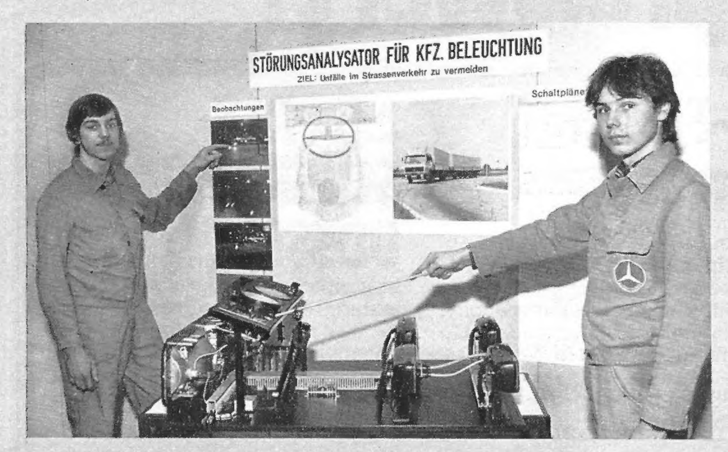
Straße, Nr. ____________

PLZ, Ort ____________

Datum: ____________

Unterschrift: ____________

2. april



was die beiden jugendlichen auf dem foto demonstrieren, ist die funktion ihres selbst entwickelten stoerungsanalysators fuer die kraftfahrzeug-beleuchtung. der 18jaehrige karl geideck und der 17jaehrige peter spandl, beide beschaeftigte der firma daimler benz in woerth, wurden damit landessieger beim diesjaehrigen wettbewerb rheinland-pfalz ''jugend forscht 1980''.

ziel ihrer entwicklung ist die sichere funktion der beleuchtungsanlage von kraftfahrzeugen. das geraet soll die beleuchtungsanlage ueberwachen und eventuell auftretende stoerungen dem fahrer optisch und akustisch anzeigen, damit sie sofort behoben werden koennen. dadurch sollen verkehrsunfaelle, bedingt durch mangelhafte beleuchtung, weitgehend verhindert werden.

9. april



so koennten die neuen autokennzeichen fuer die ace-mitglieder aussehen. leider sind sie nur in aachen erhaeltlich. gut machen wuerden sie sich auf jeden fall, meinte hans-juergen diedrich, dgb-kreisvorsitzender in ansbach, der einen prototyp im winterurlaub fotografierte.

10. april



waghalsige abschleppmanoever dieser art koennen kopf und kragen kosten. leichtsinniger gehts nicht mehr. wer einem motorradfahrer auf diese weise helfen will, macht sich mitschuldig, wenn dieser verunglueckt. keine versicherung zahlt bei einem unfall nach einem solchen manoever. wer dabei von der polizei erwischt wird, kann mit einem saftigen bussgeld rechnen.

12. april

von der bundeszentrale fuer gesundheitliche aufklaerung gibt es eine neue ''sicherheitsfibel'' und zwar in der dritten, ueberarbeiteten auflage. die in zusammenarbeit mit der aktion ''das sichere haus'' in muenchen erarbeitete broschuere will helfen, unfaelle in haushalt und freizeit zu vermeiden, um groessere sicherheit fuer die ganze familie zu erreichen.
in ansprechender und uebersichtlicher kurzform werden viele tips gegeben, angefangen von der richtigen ernaehrung oder dem umgang mit haustieren, bis hin zum geeigneten spielzeug und dem verhalten im strassenverkehr.
ein faltblatt im mittelteil enthaelt auch informationen fuer den notfall und die telefonnummern der vergiftungszentralen.
die fibel ist kostenlos erhaeltlich bei der bundeszentrale fuer gesundheitliche aufklaerung, ostmerkheimer strasse 200, in 5000 koeln 91.



14. april

im stuttgarter rathaus ueberreichte oberbuergermeister manfred rommel dem frueheren stellvertretenden ace-vorsitzenden ernst baumann eine hohe auszeichnung. nachdem baumann bereits 1975 fuer 25jaehrige gewerkschaftliche taetigkeit das verdienstkreuz am bande erhalten hatte, wurde ihm jetzt vom bundespraesidenten das bundesverdienstkreuz erster klasse verliehen.

in der laudatio wurden baumanns verdienste um die weiterentwicklung des ace sowie um die gruendung der ace-pannen- und abschleppdienst gmbh und der ace-verlags gmbh hervorgehoben.

an der verleihung nahmen vom ace-vorstand ludwig gosepath und dieter fabig teil.



JWT 0-669

Dieses kleine Meisterstück im Ford Gleichdruckvergaser hilft zu sparen: Das Venturi-Ventil, das die Luft- und Treibstoff-Mengen genau dosiert.

Sein Gleichdruckvergaser spart ganz schön Benzin. Was Ihnen der Ford Taunus sonst noch alles bietet, zeigt mit Sicherheit Ihre Probefahrt.

FORD TAUNUS 1.6 L

viertürig gegen Mehrpreis

Schauen Sie dem zuerst mal unter die Haube: Dieser Motor bringt Sie schnell weiter – geschmeidiger, umweltfreundlicher und dazu noch sparsam. Wie er das schafft? Mit seinem Ford Gleichdruckvergaser nach dem Vario-Venturi-System. Der verwirbelt die Luft und das Benzin so effektiv, daß aus jedem Tropfen wertvollen Kraftstoffs sichere Kraft wird.

Dafür sorgt auch sein thermostatisch gesteuerter Lüfter. Der läuft nur dann mit voller Leistung, wenn der Motor wirklich Kühlung braucht. Das spart Kraft und zusätzlich Benzin.

Vergleichen Sie mal: Verbrauchswerte nach DIN für den 1.6-Liter-Motor (54 kW/73 PS) bei konstant 90 km/h 7,1 l, bei konstant 120 km/h 9,5 l, im Stadtverkehr 10,5 l Superbenzin auf 100 km. Werte, die heutzutage bares Geld wert sind.

Der Ford Taunus 1.6 L hat auch sonst, was für Sie wichtig ist. Sicherheit und Komfort. Testen Sie ihn durch die Kurven und übers Kopfsteinpflaster. Sauber abgestimmtes Breitspur-Fahrwerk. Langer Radstand. Gasdruck-Stoßdämpfer hinten.

Mit dem Ford Taunus 1.6 L können Sie vernünftig sparen beim Fahren. Und bei aller Vernunft die Vorteile einer gut ausgestatteten Limousine genießen.

K-JM 492

VERNUNFT AUF LITER UND TROPFEN.

Ford